

Comandourile deșertului



JEAN BOURDIER

COMANDOURILE DEȘERTULUI

Traducere și note de *STELIAN ȚURLEA*



EDITURA MILITARĂ, București, 1991

Coperta : FL. CREANGA

ISBN 973-32-0167-7

Jean Bourdier,
Les commandos du désert
Presses de la Cité, 1977

Autorul ține să mulțumească tuturor celor care l-au sprijinit la realizarea acestei lucrări, îndeosebi căpitanului Crabtree, d-lor René Bail, Serge de Beketch, Henri Krainik și Jean-Claude Lauret, colonelului Roger Flamand și, bineînțeles, doamnei Jeannine Balland.

J. B

I

Înaintînd în şir indian în întuneric, cei şase bărbaţi străbătuseră deja aproape cinci kilometri. Aproape pe bişbite, căci noaptea aceasta de 23 spre 24 decembrie 1941 pare, pe măsură ce trece timpul, din ce în ce mai neagră : nici o lumină de Ajun de Crăciun pe coasta Tripolitană, aflată în plin război.

Deodată, colosul înfoclit care merge în frunte ridică o mîna şi opreşte micul grup. Drept în faţă, în noapte, se distinge, dacă deschizi ochii larg, o aliniere de forme mai întunecoase. Barăci. Cele care se ridică pe o latură a aerodromului germano-italian de la Tamit.

Cîteva şuşoteli, o scurtă punere de acord în noapte şi cei şase bărbaţi şi-au reluat înaintarea tăcută, în lungul clădirilor. O nouă oprire : pe sub uşa unei barăci se filtrează o rază de lumină. Zgomot de voci şi risete răzbat din interior. Nu pentru multă vreme.

Cu o lovitură de picior amintind meciurile de rugby, colosul din frunte a dărîmat uşa. Fără să piardă o secundă, cu mitraliera sa grea „Thompson“ la coapsă, mătură interiorul barăcii, cu ultimele cartuşe ale încărcătorului făcînd ţandări becurile electrice, înainte de a se retrage din două salturi.

În interiorul barăcii — popota ofiţerilor aerodromului, cum se va afla mai tîrziu — exclamaţiile de stupeoare şi strigătele de durere au înlocuit conversaţiile plăcute. Reacţia urmează după primul moment de uitire : izbucnesc împuşcături izolate, urmate curînd de un adevărat tir de baraj.

F

Cu cîteva ordine scurte, atleticul șef al grupului asediator a desemnat patru din tovarășii săi pentru a-i „fixa“ pe ocupanții barăcilor. Și, în timp ce mitralierele „Thompson“ încep să păcăne drept răspuns la tirul venit din interior, două siluete întunecate, îndoitte sub greutatea unor tolbe, se precipită spre pista de zbor unde se disting vag contururile a vreo treizeci de avioane aliniate. Locotenentul „Paddy“ (Irlandezul) Mayne și caporalul Seekings, din „Detașamentul L“ al Brigăzii 1 „Special Air Service“ (SAS),* se grăbesc să treacă la o treabă serioasă. Care constă pur și simplu în a fixa pe fiecare avion cîte o bombă explozivă-incendiară „Lewes“, special concepută pentru acest gen de operațiune.

„Paddy“ Mayne, șeful uriaș al grupului, și tovarășul său nu pierd vremea. În timp ce, la oarecare distanță, împușcăturile se întetesc, ei „încarcă“ douăzeci și trei de avioane în mai puțin de un sfert de oră — un sfert de oră care putea părea un sfert de secol. Odată parcursul încheiat, se opresc, perplecși : mai există un al douăzeci și patrulea avion, dar nici o bombă. Ezitarea lui Mayne durează doar o clipă. Cu un mormăit de mulțumire, sare în aparat și se strecoară în cabină.

— Am crezut întîi că înnebunise, va povesti mai tîrziu Seekings. Apoi l-am văzut smulgînd cu mîinile goale tabloul de bord. Cum a reușit, nimeni n-o să știe niciodată¹.

În timpul acesta, situația pare să se deterioreze pentru grupul de acoperire. Tirul apărătorilor aerodromului se întetește și se distinge clar zgomotul caracteristic mitralierelor ușoare germane, arme cu care e bine să nu ai de-a face. Mayne lansează ordinul retragerii generale :

* Special Air Service — Serviciul aerian special, creat în timpul războiului, desființat la sfîrșitul acestuia și reînființat la scurt timp ; în vigoare și astăzi (Notele cu asterisc aparțin traducătorului).

¹ Citat de Virginia Cowles în *Who dares wins*, Ballantine Books, New York.

— *And now run !**

Continuînd să tragă pentru a-și acoperi retragerea, oamenii din comando aleargă de-a binelea, opriți doar o clipă de un strigăt nelinistit :

— I-am pierdut pe McDonald și White !

Sergentul McDonald, care conducea grupul de acoperire, și soldatul White au rămas în urmă și sînt departe de camarazii lor. Dar nu pentru mult timp : ceilalți revin alergînd și îi recuperează.

Apoi, în timp ce apărătorii aerodromului continuă să tragă sporadic asupra umbrelor, se desfășoară retragerea în marș forțat spre punctul de întîlnire, la cîțiva kilometri depărtare, unde așteaptă cele trei camioane ușoare ale lui „Long Range Desert Group”**. Înainte ca oamenii să ajungă acolo, o mare lumină roșie aprinde orizontul în timp ce exploziile se succed, seci și rapide : douăzeci și trei, cite una de avion.

Fără nici un ucis sau rănit, grupul SAS format cu cinci luni mai devreme de căpitanul David Stirling obținea primul mare succes pe cîmpul de luptă.

Mai rămîne acum să ajungă la celălalt detașament SAS care acționează în această noapte, sub comanda lui Stirling însuși, și, împreună, să se întoarcă la baza de la Jalo, la 560 kilometri sud-est, în linie dreaptă. Locul de întîlnire cu grupul lui Stirling — transportat și el de camioanele „Chevrolet” ale lui „Long Range Desert Group” — se află la vreo 130 kilometri de Tamit. La 24 decembrie, aproape de orele 11 dimineața, cele trei camioane ale comandoului lui Mayne ajung la locul de întîlnire. Soarele s-a ridicat demult și temperatura s-a îmblînzit considerabil.

Oamenii lui Stirling, care așteaptă de opt ore și jumătate și au aflat deja, auzind exploziile, de succesul lui Mayne, sînt primii care își reperează camarazii, salutîndu-i cu focuri de armă trase în aer. Din „Chevrolet”-ul său aflat în frunte, Mayne zărește curînd, sprijinită de unul din vehiculele care așteaptă, o siluetă înaltă și foarte distinctă : este David Stirling, în haina sa pe trei sferturi moltonată și cu capișon, care contemplă totul de la înălțimea sa de 1,96 metri.

* Acum fugiți (engl.)

** Grup cu rază mare de acțiune în deșert (engl.) (LRDG).

Stirling este cu atât mai fericit să-l vadă venind victorios pe Mayne cu cât el însuși a avut mai puțin noroc în operațiunea sa. Plecat cu sergentul Brough, caporalul Cooper și soldatul Cattoll pentru „a ocupa” aerodromul de la Sirta, aflat tot pe coastă, a fost blocat vreme de șapte-opt ore de trecerea permanentă a unor convoaie de blindate inamice pe drumul care îl separa de obiectiv. Iar când a putut ajunge la acesta, împreună cu Brough, a văzut decolându-i de sub nas cele treizeci de bombardiere „Capri-
oni” ce se găseau acolo. Nu rămăsese nici un avion de distrus. Stirling s-a consolat totuși minînd drumul și aruncînd în aer cîteva vehicule italiene. Or, era imperios pentru însuși viitorul grupului SAS ca măcar una din cele două operațiuni să reușească pe deplin. Succesul lui Mayne, anunțat în plină noapte de zgomotul exploziilor, a fost o imensă ușurare pentru Stirling.

Chiar înainte de a porni spre Jalo, la bordul vehiculelor LRDG, oamenii din „Special Air Service” știu deja că vor avea un cuvînt în statul major și că ideilor îndrăznețe ale șefului lor nu li se mai poate contesta eficiența.

II

Totul a început la Cairo, în luna iulie a aceluiași an, cînd un sublocotenent al Gărzii scoțiene, detașat la grupul de comando al generalului Laycock*, a reușit să forțeze ușa statului major. Sublocotenentul are un nume scoțian ilustru : îl cheamă David Stirling și multă vreme își adusesese la disperare vechea familie aristocrată**, înrudită direct cu acei Fraser of Lovat, primii care s-au alăturat prințului Charles-Edward, în timpul revoltei jacobine din

* Robert E. Laycock, care va fi șef al operațiilor combinate în timpul Zilei „Z” (debarcarea în Franța, din iunie 1944), era specialist în grupurile de comando. Organizase primele unități de acest tip în iunie 1940, la solicitarea lui Churchill și a amiralului Sir Geoffrey Keyes. În 1941 i s-a încredințat comanda unei brigăzi speciale pe lângă armata din Orientul Mijlociu a generalului Wavell. Forțele sale aveau misiunea să acționeze în spațiile liniilor inamice.

** Este vorba despre familia omului politic scoțian Lord Simon Fraser Lovat (cca 1676—1747).

1745. Cel mai vîrstnic dintre descendenții lor, lord Lovat, general de comando, va considera și el al doilea război mondial ca pe o afacere personală și un sport individual, pînă într-atît încît va debarca în Normandia la 6 iunie 1944 într-un pulovăr alb cu guler pe gît, sub braț cu o pușcă de vînătoare cu țeava retezată, însoțit de cimpoierul personal tradițional care se căznea să cînte *Cock of the North* * cu apa pînă la pîntece.

Această trăsătură de mare senior al vechii Scoții există și la David Stirling, dar în anii dinaintea războiului amenință să-l ducă pe drumuri ciudate. Ajuns la universitatea din Cambridge după serioase studii secundare la colegiul din Ampleforth, drăgușul băiat de bani gata arată o atracție de temut pentru traiul pe picior mare și mai ales pentru jocurile de noroc. Părinții săi trebuie să intervină în mai multe rînduri pentru a-i limita cheltuielile și a-l ruga să-și aleagă o carieră. Hărțuit, el optează pentru... alpinism, pe care îl va practica aproape fără întrerupere vreme de peste doi ani, din Alpi pînă în munții Stîncoși, așteptînd să-și realizeze visul, de a cucerii Everestul¹. Este de asemenea un mare vînător și un trăgător remarcabil.

La izbucnirea războiului, se alătură Gărzii scoțiene unde, în ciuda unei reputații serioase de „farsor” și de chefliu, obține gradul de sublocotenent. Dar pe cînd somnolează între rutina instrucției și cîteva ieșiri formidabile în localurile de noapte ale Londrei, îi parvine știrea formării primelor unități de comando. Reușește fără greutate să se alătore Comandoului nr. 8, pe care îl formează căpitanul de gărzi Robert Laycock, curînd colonel, apoi general.

„Layforce” (forța lui Lay), cum e numit comandoul, care număra curînd 2 000 de oameni aleși pe sprînceană,

* Imn tradițional scoțian.

¹ Să semnalăm în trecere că David Stirling a servit de model compatriotului său scoțian Alistair McLean pentru personajul Mallory din *Tunurile din Navarone*. De asemenea, personajul caporalului artificier, interpretat în film de David Niven, a fost în mod evident inspirat de Bill Cumper, cu care vom face cunoștință ulterior.

pare să aibă un frumos viitor în război. La începutul lui 1941, forța este trimisă în Egipt pentru promițătoare operațiuni în bazinul mediteranean. Dar, în afara câtorva unități care intervin în Creta, în Siria și la Tobruk, ea rămîne cea mai mare parte din vreme inactivă, iar impetuoșii tineri care i s-au alăturat încep să simtă că timpul trece încet. Prea încet.

Unul din cei mai nerăbdători este chiar sublocotenentul Stirling. Mai cu seamă că o idee din ce în ce mai precisă începe să-l preocupe : operațiunea aeropurtată. În Olanda și în Creta, germanii arătaseră toate avantajele militare ce puteau fi obținute din intervențiile parașutiștilor, dar nimeni nu părea să țină cont de ele în Marea Britanie. Un centru de antrenament fusese creat la Ringway, lângă Manchester, dar nici o unitate operațională nu fusese încă formată.

Un alt ofițer din „Layforce“ se interesează îndeaproape de ideea operațiunilor aeropurtate : Jock Lewes, care îl va urma curînd pe Stirling și care, recurgînd la toate mijloacele, reușește cu istețime să deturneze un lot de cincizeci de parașute aparținînd lui Royal Air Force *. Cu ajutorul generalului Laycock, el reușește să facă rost de un avion pentru a organiza un exercițiu de sărituri împreună cu Stirling și alți șase membri ai comandourilor.

Avionul este un vechi aparat de transport „Valentia“, bineînțeles lipsit de cel mai neînsemnat echipament de lansare. Cablurile parașutelor sînt pur și simplu atașate de spătarul scaunelor. Cu toate acestea, pentru șapte din cei opt parașutiști amatori totul se desfășoară cît se poate de bine. Cel de-al optulea, Stirling, oricum încurcat de înălțimea sa, are nenoroc. Parașuta i se agață de coada aparatului, se sfișie și urmează o cădere accelerată și un șoc groaznic la contactul cu pămîntul. Rămîne inert și trebuie transportat la spital. Coloana vertebrală pare atinsă și un moment există teama că membrele inferioare i-au fost paralizate. Din fericire nu e nimic grav și, după cîteva zile, învinge robusta constituție scoțiană a sublocotenentului. El va rămîne totuși imobilizat mai mult de două luni.

* Forțele aeriene regale (engl.) — aviația militară britanică.

Lenea nefiind una din calitățile sale, el profită să-și pună la punct teoriile și să alcătuiască un adevărat plan pentru operațiile aeropurtate destinate să lovească inamicul în spate, acolo unde el se așteaptă cel mai puțin. Curînd el redactează un memoriu în toată regula, al cărui rezumat oficial nu e inutil să-l reproducem :

„a — Inamicul se arată extrem de vulnerabil pe linia sa de comunicații de coastă și în punctele sale diverse de transport, aerodromuri și alte obiective repartizate de-a lungul coastei. Rolul comandoului nr. 8, care a încercat raiduri asupra acestor obiective, este deci de cel mai mare interes.

b — Scara la care aceste raiduri de comando au fost concepute pînă acum, atît în ce privește efectivele angajate, cît și importanța materialului, exclude surpriza. În plus, colaborarea cu Marina care asigura transportul forței atacatoare, ajungea să pună în pericol unități navale de o valoare disproporționată în raport cu rezultatele scontate din operațiune.

c — Ar rezulta deci un avantaj considerabil din formarea unei unități combinînd minimum de efective și maximum de potențial de surpriză. Astfel, cinci oameni ¹, ar putea acoperi un obiectiv ce necesită mai înainte intervenția a patru grupuri de comando, adică aproape 200 de oameni. Dacă un aerodrom sau un parc de automobile se întîmplă să fie obiectivul unei operațiuni, distrugerea a 50 de avioane sau 50 de vehicule va fi mai ușor de efectuat de un grup de cinci oameni decît de o forță de 200 de oameni. 200 de oameni corect aleși, antrenați și echipați, organizați în subgrupe de cîte cinci membri, trebuie să fie în măsură să atace cel puțin 30 de obiective diferite în aceeași noapte, în loc de unul singur, dacă se ține cont de tehnica actuală a comandourilor. În plus, un succes de numai 25 la sută în noua formulă avută în vedere depășește cu mult rezultatul optim ce poate fi așteptat într-o operație clasică.

O unitate care acționează după aceste principii trebuie să fie antrenată în așa fel încît să poată ajunge la

¹ După reflectări, Stirling va reduce numărul la patru.

locul operației pe orice cale posibilă, pe pământ, pe mare sau prin aer. Dacă, pentru o operație dată, un subgrup trebuie lansat cu parașuta, antrenamentul său trebuie să-i permită să sară din orice fel de model de avion imediat disponibil fără vreo modificare a aparatului. Dacă apropierea de obiectiv se face pe mare, subgrupul trebuie să poată fi transportat fie cu submarinul, fie cu caiacele și trebuie să cunoască utilizarea bărcilor gonflabile. Dacă operația are loc pe cale terestră, unitatea trebuie să fie în măsură să se infiltreze pe jos sau să fie transportată de «Long Range Desert Group».

d — Unitatea trebuie să fie răspunzătoare de antrenamentul și planurile sale de operații și, în consecință, șeful unității trebuie să fie direct legat de comandament¹.

Acest memoriu are și o ultimă parte cu o propoziție foarte precisă :

„Prima operație ar consta în a lansa cu parașuta cinci grupuri cu puțin înaintea ofensivei avute în vedere, cu scopul de a ataca cele cinci aerodromuri principale avansate de la Tmimi și Gazala. Zonele de parașutare ale acestor unități ar fi în deșert, la vreo douăzeci de kilometri sud de obiectivul lor. Fiecare grup ar transporta un total de 60 de bombe explozive-incendiare dotate cu detonatoare reglate să acționeze în decurs de două ore, o jumătate de oră și zece minute, cât și detonatoare care să explodeze în douăsprezece secunde, în așa fel încât să se poată combina exploziile simultane ale bombelor“.

Rămîne ca această notă să fie transmisă — dar în așa fel încât să ajungă direct la noul comandant șef al teatrului de operații, generalul Auchinleck *, singurul care putea lua o decizie în legătură cu un proiect atît de revoluționar. Stirling n-are nici o încredere în sacrosancta cale ierarhică și metoda sa pentru a o evita va fi directă și cît mai puțin dogmatică.

¹ Citat de Jack Warner în *Special Air Service*, William Kimber, Londra.

* Comandant al forțelor britanice din Orientul Mijlociu (iulie 1941), Sir Claude Auchinleck a lansat în Cirenaica ofensiva din noiembrie-decembrie 1941, care a deblocat Tobrukul; în ianuarie următor se retrage în fața atacului lui Rommel, iar în august va fi înlocuit cu generalul Alexander.

Abia ieșit din spital, într-o frumoasă zi de iulie 1941, el se prezintă la sediul statului major general din Cairo. În acea vreme arăta a fi un tânăr deșelat, foarte înalt, umblînd întotdeauna ușor aplecat — „ca și cum s-ar scuza că este atît de înalt“, după expresia prietenilor săi. Are într-adevăr maniere alese care scot și mai mult în evidență o voce foarte blîndă, cu accentul cultivat. Dar sub această aleasă bună educație se ascund o voință crîncenă, o tenacitate de nezdruncinat și o îndrăzneală foarte greu de egalat.

Sprijinit în cîrje, pentru că încă mai merge cu greutate, încearcă să ignore santinela de la intrarea statului major. Aceasta îl reperează și îl oprește. E constrîns, din lipsă de documente, să se întoarcă, dar nu se descurajează doar pentru atîta lucru. Îndepărtîndu-se cîteva zeci de metri, descoperă o spărtură în gardul de sîrmă. Nu-i rămîne decît să aștepte momentul potrivit. Care i se oferă o dată cu sosirea unei mașini a statului major, cînd santinelele sînt obligate să controleze actele celor aflați în automobil. Lăsîndu-și cîrjele sprijinite de un copac. Stirling se strecoară prin spărtură și, deși schioapătă, se îndreaptă cît poate de repede spre clădirea care adăpostește birourile comandantului șef. Întorcînd privirea, o santinelă îl zărește, încearcă să-l cheme înapoi, dar e deja prea tîrziu : fostul schiop a țîșnit înăuntru, a pătruns într-un coridor și a deschis prima ușă întîlnită.

Nu putea să nimerească mai rău. Biroul în care intră este ocupat de un maior cu mină irascibilă a cărui primă întrebare, în fapt legitimă, este :

— N-ați fost învățat niciodată să ciocăniți la ușă ?

Stirling se scuză repede — mult prea repede după gustul maiorului — și începe să-i explice, fără să-și risipească vorbele, scopul vizitei și marile linii ale planului său. Expozeul nu pare să-l calmeze deloc pe ascultătorul său care îl întrerupe brusc întrebîndu-l :

— Nu vă amintiți de mine, Stirling ?

Stirling nu-și amintește de maior, dar reciproca nu-i adevărată. În cîteva vorbe tăioase, ofițerul superior îi reamintește sublocotenentului că a avut ocazia să-i predea

lecții de tactică la batalionul de instrucție al Gărzii scoțiene și că a fost deosebit de ofensat văzându-și elevul adormind cu regularitate la mijlocul acelor cursuri. Stirling este prin urmare poftit afară cu câteva amenințări precise privind viitorul său militar. Iese chiar în clipa în care, culmea ghinionului, postul de pază telefonează semnalind că un sublocotenent foarte înalt a reușit să înșele vigilența santinelor.

Dornic să se pună cât mai repede la adăpost, Stirling deschide altă ușă și se află față în față cu... generalul Ritchie*, adjunctul șefului de stat-major al forțelor britanice din Orientul Mijlociu. Ritchie este la fel de siderat ca maiorul, dar e mai binevoitor. Gîfîind, Stirling își expune din nou motivul demersului și reușește, de această dată, să scoată din buzunar memoriul redactat pe patul spitalului.

Ritchie parcurge textul, apoi, spre marea bucurie a sublocotenentului, declară :

— Interesant. Acest plan ne-ar putea conveni foarte mult. Am să-l discut cu comandantul șef și vă vom face cunoscută hotărîrea noastră în patruzeci și opt de ore.

Satisfacția lui Stirling va atinge culmea cînd Ritchie îl va chema, pentru prezentările oficiale, pe maiorul irascibil, care înghite bobîrnacul fără nici o plăcere și îl previne discret pe tînărul scoțian, la sfîrșitul întrevederii, că, oricît l-ar avea de partea sa pe general, să „nu se aștepte la cadouri“ de la el. Dar Stirling nici nu se aștepta.

Două zile mai tîrziu, modestul sublocotenent din „Layforce“ se va afla în fața comandantului șef, generalul Auchinleck. Iar Auchinleck îi explică, una peste alta, că planul său este acceptat, că el este imediat avansat căpitan și că e autorizat să-și recruteze cum crede de cuviință șase ofițeri și șazeci de subofițeri și soldați care

* Neil Methuen Ritchie l-a înlocuit, din 26 noiembrie 1941, pe generalul Cunningham la comanda Armatei 8 britanice care, începînd din ianuarie 1942, se va retrage în fața ofensivelor lui Rommel. La 5 iunie acel an, în zona Tobrukului, Armata 8 de sub comanda generalului Ritchie a pierdut brigăzile 32 tancuri și 10 independentă. Peste 6 000 de militari britanici au murit, au fost răniți sau dați dispăruți.

vor forma o unitate specială al cărei șef — chiar el adică — va fi direct răspunzător în fața comandantului șef.

Unitatea ia numele de „Detașamentul L” din „Special Air Service”. Pentru că Stirling nu știe ce este „Special Air Service”, Auchinleck începe să-i explice și explicația este surprinzătoare chiar și pentru un spirit atât de îndrăzneț ca David Stirling. „Special Air Service” era pe atunci o unitate fantomă. Produsul pur al „încercărilor de intoxicare” la care britanicii, dotați întotdeauna în timp de război cu o imaginație fertilă și disprețuind stereotipia, vor recurge de mai multe ori pe seama germanilor.

Operațiunea imaginată de generalul Dudley Clarke, a avut drept scop pur și simplu să-l convingă pe inamic că Marea Britanie poseda o brigadă de parașutiști gata să intre în luptă cînd, de fapt, nu dispunea încă de nici o unitate operațională de acest fel. Pentru a fi convingători, britanicii imprimaseră documente cu antetul „Brigada 1 Special Air Service”, confecționaseră note de serviciu „confidențiale” care au fost lăsate cu neglijență la îndemîna celor suspecți. S-a mers pînă într-acolo încît au fost parașutate manechine în apropierea lagărelor de prizonieri germani din Marea Britanie, în eventualitatea că unui captiv ar fi comunicat pe ascuns cu țara lor.

Stirling punea deci pe tavă interlocutorilor săi posibilitatea de a da carne și oase acestei brigăzi fantomă din Orientul Mijlociu.

III

Tabăra de antrenament a „Detașamentului L” se instalează la Kebrit, lîngă Marele Lac Amer, la vreo 160 kilometri de Cairo. O tabără foarte modestă la început, căci maiorul irascibil răspunzător de intendență a făcut în așa fel încît să-i furnizeze lui Stirling doar minimum de material. Oricum, proaspătul căpitan, care a căpătat peste

noapte obiceiuri de șef de bandă, înțelege de minune să se descurce de unul singur.

La scurt timp de la sosirea la Kebrit, el își trimite cu calm oamenii să prade o tabără neo-zeelandeză, pe care o golesc aproape complet, ducînd cu ei pînă și barul și pianul, considerate de ei ca obiecte de primă necesitate.

Între timp, recrutarea merge bine. Primul ofițer ales de Stirling a fost bineînțeles colegul său de sărituri cu parașuta, Jock Lewes. Lewes este un australian care, înainte de a se angaja în Garda galeză, la începutul războiului, fusese vedetă la universitatea din Oxford. Mai întîi pentru că se numărase printre studenții cei mai străluciți în filosofie, științe politice și științe economice, dar mai ales pentru că a contribuit la victoria împotriva echipei vecine din Cambridge.

Au urmat ca ofițeri scoțianul Bill Fraser, fiul unui sergent din Gordon Highlanders, irlandezul McGonigal, englezii Thomas și Bonnington și, în sfîrșit, un formidabil recrut pe care l-am văzut deja la lucru : R. B. Mayne, zis „Paddy“.

Irlandez originar din Nord, avocat, un fost strălucit internațional de rugby și boxeur amator foarte competent, „Paddy“ Mayne este un colos cu înfățișare liniștită, dar ale cărui izbucniri se arată deosebit de redutabile. Astfel, el a avut cîteva necazuri în armata regulată pentru că își doborîse șeful.

De unde și acest avertisment prealabil al lui Stirling :

— Aici, nu ne vom bate decît cu dușmanul.

Judecător priceput, Mayne a surîs și, deși mai vîrstnic și, la origine, cu un grad mai mare decît viitorul său șef, a răspuns :

— Bine, sînt de acord.

Antrenamentul a început imediat, nemilos. Stirling solicită totul și la cote maxime : respectarea perfectă a regulilor simultan cu performanțe militare și fizice ieșite din comun. „În ce privește ținuta și prezentarea, a precizat el oamenilor săi, nivelul va fi cel din Brigada Gărzii“.

Cît despre rest, nu se mai văzuse încă așa ceva, nici în cele mai dure centre de instrucție pentru comandouri. Stirling, întotdeauna curtenitor dar formal și obstinat, vrea

să-și constrângă oamenii să se autodepășească în mod constant. Toți trebuie să se transforme în ființe imune la oboseală și la teamă, incapabile de o cîlpă de relaxare sau de neatenție, oameni pentru care exercițiile cele mai cumplite sau cele mai complexe au devenit rutină plăcută, ba chiar reflexe condiționate.

Oamenii „Detașamentului L“ efectuează aproape zilnic marșuri în deșert cum n-a făcut pînă acum nici un alt soldat din lume — nici o fiară din lume, am fi aproape tentați să scriem.

Ziua și noaptea ei sînt în acțiune, mărșăluiesc, aleargă, aprofundînd simultan tragerea instinctivă și topografia, toate lucruri esențiale pentru îndeplinirea viitoarelor lor misiuni. Studiază și încearcă toate armele ușoare folosite pe frontul din Orientul Mijlociu, fie ele britanice, germane sau italiene. Trebuie să fie în măsură să folosească instantaneu o armă „MP 40“ sau un pistol-mitralieră „Beretta“ care le-ar cădea în mînă, cu aceeași ușurință cu care folosesc armele obișnuite ale țării lor.

Apoi există antrenamentul prealabil săriturii cu parasuta, artizanal, chiar rudimentar, dar atît de feroce încît devine destul de costisitor. Începe prin sărituri cu rostogolire înaintea, apoi înapoia unor camioane rulînd cu 50 km pe oră. Fracturile se succed entorselor, dar nu înfrîng ardoarea participanților, căroră Stirling reușește de la început să le insuflă un adevărat spirit de corp de elită.

După camioane, se trece la platforme de lemn, special construite, care sînt lansate pe tăvălugi în lungul unei pante și reținute de un cablu. Și ele se arată doar cu puțin mai periculoase.

La capătul unor multiple demersuri — și, mai ales, al unor apeluri de ajutorare, rămase fără urmări, lansate spre Ringway, singurul centru de instruire pentru parașutism ce funcționa pe atunci în Marea Britanie — Stirling și Lewes, care a devenit principalul său adjunct pentru probleme de antrenament, reușesc să obțină ca Royal Air Force să le împrumute cîteva ore pe zi un bimotor „Bristol — Bombay“.

Demodat deja la declararea războiului, acest bombardier a fost destinat în principal misiunilor de transport pe frontul din Orient. Nu depășește 320 km pe oră și

poate fi echipat pentru lansarea parașutiștilor cu deschidere automată. Cel obținut de Stirling este de acest tip — sau cel puțin pare să fie.

În „sticks“ (grupuri de parașutiști lansați din același avion) de doisprezece oameni, soldații SAS încep să sară. Stirling însuși însoțește primele două grupuri. Dar în cazul celui de-al treilea se produce drama. În timp ce primul soldat sare în spațiu, inelul parașutei sale se smulge brusc din muscheton* și nefericitul cade cu parașuta închisă zdrobindu-se de sol sub privirile îngrozite ale lui Stirling, rămas pe pământ să observe săriturile. Înainte ca sergentul însărcinat cu săriturile să poată interveni, un alt soldat s-a aruncat în gol — pentru a se zdrobi și el de sol, în același fel. Abia au timp să-l rețină pe cel de-al treilea care ar fi avut aceeași soartă.

La aterizarea avionului, Stirling, cu chipul negru și capul virit între umeri mai mult ca de obicei, înaintează și anunță pe un ton neutru :

— Exercițiile sînt anulate pentru astăzi. Vom cerceta ce n-a mers și va trebui să fim în măsură să ne reluăm săriturile miine dimineată la orele cinci și jumătate¹

În orele ce urmează, mecanicii caută și găsesc : de vină sînt muschetoanele, de un model inadecvat, care se îndoaie și pînă la urmă cedează la tracțiune. Sînt schimbate și, a doua zi dimineată, la orele cinci și jumătate, întreg detașamentul reîncepe săriturile, cu Stirling în frunte.

Brevetul de parașutist nu există încă, dar s-a convenit ca fiecare din oamenii „Detașamentului L“ să realizeze cel puțin șase sărituri cu parașuta pentru a fi considerat „operațional“. Această dispoziție va fi menținută chiar și atunci cînd Stirling va fi renunțat la operațiunile aeropurtate pentru a se consacra raidurilor terestre. Pentru el, este o chestiune de principiu.

Rămîne de soluționat o problemă esențială : cea a explozibilelor care urmau să fie utilizate în raidurile pe aerodromuri. Timpul presează, deoarece planul lui Stirling cuprinde o trecere la acțiune în luna noiembrie a acestui

* Sistem de agățare rapidă, constituit dintr-o lamă metalică ce formează un inel cu arc ; inelul parașutei se prinde de acest cîrlig.

¹ Virginia Cowles, *op. cit.*

an 1941 pe cinci terenuri de aviație inamică, iar acum ne găsim deja în septembrie.

În cele din urmă, Jock Lewes va lua problema în mână — și va găsi soluția.

Dar problema aceasta este, la plecare, tot atît de simplu de pus, pe cît de dificil de rezolvat : cum să obții o bombă deopotrivă explozivă și incendiară ? Stirling și Lewes sînt de acord asupra faptului că dacă, în atacurile asupra aerodromurilor, vor fi utilizate doar explozibile care distrug, nu poți fi sigur de distrugerea completă a avioanelor. Pentru a avea certitudinea că le-ai scos definitiv din luptă, trebuie să le și incendiezi în același timp. Dar, dacă fiecare om trebuie să transporte atît bombe explozive cu gelinită*, cît și bombe incendiare cu termit** va fi supraîncărcat și posibilitățile sale de acțiune vor scădea pe măsură.

— E simplu, încheie imuabil Lewes, încruntat și cu un aer obstinat, trebuie ca pirotehniștii să ne pregătească o bombă explozivă-incendiară. Trebuie. Și, în plus, această bombă trebuie să fie cît mai ușoară cu putință.

Dar specialiștii în pirotehnie nu sînt de aceeași părere. Pentru ei, sau cel puțin pentru cei veniți pentru consultări la Kebrit, combinația cerută este imposibilă.

— Am încercat cu toate produsele imaginabile, afirmă ei, dar n-a mers deloc. Ne cereți luna de pe cer. Bomba pe care o vreți va fi ori incendiară, ori explozivă, dar nu și una și alta.

— Trebuie să fie posibil, replică Lewes. Nu există vreun motiv științific să nu se poată. E destul să afli doza cea bună.

Dar afirmația îl face pe maiorul de la Geniu însărcinat cu soluționarea acestei probleme să ridice din umeri cu un aer compătimitor.

— Poate că n-o fi vreun motiv științific, spune el cu un rînjit discret, dar există o rațiune practică. Ar trebui să meargă, cum spuneți, dar fapt e că nu merge. O să fie posibil poate într-o zi, dar cu siguranță nu acum.

* Gelinită — varietate de dinamită gelatinată.

** Termit — amestec de oxizi metalici și pulbere de aluminiu care degajă la aprindere o mare căldură.

Îndată ce demnul tehnician a întors spatele, Jock Lewes nu-și mai reține furia.

— Ce brută ! îi zice el lui Stirling. Poate într-o zi ! De preferință când se va fi sfârșit războiul...

— Pe mine, făcu Stirling placid, mă fac deosebit de alergic, de cîtva timp, toți maiorii de pe lume.

Dar Lewes nu-i omul să se lase descurajat, fie și de ofițerii geniști cei mai distinși.

— Cu plasticul pe care l-am primit și care are avantajul de a fi stabil am putea face ceva. O să încerc. Singur și fără maiori.

Încă de a doua zi, Jock Lewes s-a închis într-o magherniță din apropierea terenului de tir. Și vreme de cincisprezece zile tovarășii săi vor putea crede că a sosit sfîrșitul lumii. Exploziile urmau detunăturilor și, în mai multe rînduri, acoperișul colibei a sărit în aer, în timp ce afară țîșnea un Lewes înnegrit și asurzit, dar imperturbabil.

După cincisprezece zile, a urmat drama. Lewes a făcut mult zgomot, și-a riscat viața de mai multe ori pe zi, dar n-a găsit încă acea combinație adecvată de plastic și termit capabilă să producă explozia și, simultan, să incendieze. A ajuns la concluzia că îi lipsește un element, dar care ?

După perioada sa de excitație explozivă, fosta vedetă a Oxfordului pare să fi intrat într-o fază de depresiune totală. Cufundat într-un fotoliu sub cortul său, rămîne inert și tăcut. De fapt, continuă să reflecteze : lipsește un element pentru a lega și combina plasticul și termitul. Legenda vrea ca în acel moment privirea să i se oprească pe o sticlură cu ulei pentru armă și să se producă iluminarea.

Sigur este că s-a întors în grabă în atelierul său improvizat și răvășit încă de precedentele isprăvi, unde a început să frămînte, cum frămîntă un brutar piinea, un bulgăre de plastic și termit cu ulei, în care a vîrît un detonator și experiența i-a reușit din plin. Bomba ușoară explozivă-incendiară se născuse.

— O avem ! îi urlă Lewes lui Stirling sosit în fugă. Funcționează, cîntărește mai puțin de o livră * și fiecare soldat poate lua cu el douăzeci sau treizeci.

* O livră = 453 gr.

Experiența este refăcută imediat și se arată la fel de convingătoare ca și prima oară.

Cu o satisfacție pe undeva sadică, Stirling și Lewes îl invită pe maiorul disprețuitor de la Geniu să facă cunoștință cu noul produs. Dar maiorul are un spirit sportiv.

— Frumoasă mașinărie, spune el după demonstrație. Foarte practică. N-aș fi crezut să fie posibil.

— Îi vom spune bomba „Lewes“, zice atunci Stirling. Vreo obiecție ?

— Nici una, spune maiorul. La o adică avem mitraliera „Lewis“, nu văd de ce n-am avea și o bombă „Lewes“.

— Hai să bem un pahar ca să sărbătorim succesul, încheie filosofic șeful „Departamentului L“.

Dar în prima „operațiune“ a grupului Stirling nu s-a recurs la bombele „Lewes“, pentru că intervenția era demonstrativă și rezulta dintr-un pariu pe care aproape toată lumea din afara detașamentului îl considerase la început stupid.

În timpul lunilor august și septembrie, pe o căldură toridă și în mijlocul muștelor care abundă la Kabrit — aceste muște încâpăținate din Africa de Nord de care parcă-i imposibil să scapi — nemilosul antrenament al soldaților din SAS a continuat sub privirea aproape sarcastică a unităților staționate în împrejurimi, situație ce avea darul să-l enerveze oarecum pe Stirling.

Enervarea aceasta a atins culmea odată cu vizita în tabără a unui group-captain* de la RAF, care și-a făcut cunoscute, în particular, cele mai mari rezerve în legătură cu șansele „Detașamentului L“ de a-și atinge scopurile pe aerodromurile inamice.

— Aerodromurile sînt întotdeauna prost păzite, a răspuns cu răceală Stirling.

Remarca l-a lovit puternic pe group-captain în orgoliul său că aparține unei mari unități.

— Nu știu cum stă situația la dușman, a răspuns el. Dar în ce ne privește pe noi, nu văd vreun comando capabil să se strecoare fără să fie lovit.

David Stirling a dat din cap.

* Group-captain — colonel de aviație în Marea Britanie (în engl. în original).

— Ai noștri — sau mai de grabă ai dumneavoastră — sînt la fel. Uite, pariez pe zece lire că vom merge la Heliopolis în oricare noapte, fără să fim interceptați. Vă vom face demonstrația lăsînd etichete pe avioane, în loc de bombe.

Heliopolis era principalul aerodrom din Cairo și în principiu cel mai bine păzit de britanici.

— Facem pariu, făcu aviatorul.

— La sfîrșitul lui octombrie, preciză Stirling. Și nu vă jenați să-i preveniți : chestia asta nu ne va deranja cîtuși de puțin. Dimpotrivă...

Afacerea e încheiată. „Repetiția generală“ are loc la data prevăzută. Patruzeci de oameni repartizați în patru grupuri părăsesc Kabritul îndreptîndu-se spre Heliopolis, situat la vreo 15 kilometri în linie dreaptă. Mergînd noaptea și dormind ziua, cînd căldura e înnebunitoare, cele patru comandouri scurtează drumul prin deșert. În trei zile, ei vor ajunge la aerodrom. Primul grup, cel condus de „Paddy“ Mayne, sosește în apropiere spre miezul nopții.

Tăind sîrma ghimpată, soldații pătrund în tăcere pe piste și, fără să fie tulburați, lipesc o etichetă pe fiecare avion, pentru a-și semnala trecerea. Putea la fel de bine să fie și o bombă. 45 de aparate vor avea etichete, înainte ca grupul să se retragă. Celelalte trei grupuri îi urmează, tot fără dificultăți, în așa fel încît, în zori, vor fi găsite pe unele avioane pînă la patru etichete.

Stirling este foarte mulțumit. RAF — mai puțin. Dar cele zece lire ale pariului sînt plătite cu punctualitate.

IV

Marea ofensivă hotărîtă de Auchinleck în direcția Tobruk trebuie să se declanșeze la 18 noiembrie 1941. Stirling dorește să lovească în noaptea de 17 cele cinci aerodromuri ale inamicului din sectorul Tmimi — Gazala. Cu obiectivul ambițios și mărturisit de „a curăța întreaga aviație de vînătoare a lui Rommel“*.

Îmbarcarea trebuie să aibă loc pe 16, la începutul serii, la bordul a cinci avioane „Bristol—Bombay“, pentru o parașutare pe timp de noapte. Bombele, detonatoarele, armele și proviziile sînt deja în containere care vor fi lansate din avioane în același timp cu oamenii.

Din nefericire, încă din dimineața lui 16 condițiile meteorologice devin îngrozitoare și toată ziua situația nu încetează să se înrăutățească. După-amiaza, vîntul se transformă în furtună și suflă cu peste 40 km pe oră.

Cu toate condițiile proaste, Stirling n-a încetat să întrețină moralul oamenilor săi, toți pe picior de război, afirmîndu-le mai ales că sînt „soldații cei mai norocoși ai armatei britanice“. Toată lumea pare, de altfel, de acord asupra acestui punct.

La sfîrșitul zilei, perspectivele par extrem de sumbre. Condițiile meteorologice sînt din ce în ce mai proaste, aviatorii sînt pesimiști și comandamentul sugerează de-a dreptul anularea operației. O parașutare în condițiile prezente pare o nebunie pură. Dar statul major acceptă jocul : doar Stirling, numai el, va decide.

Către orele 18,30, în timp ce soldații cînează, el îi cheamă pe ofițeri, și mai ales pe Lewes și Mayne, pentru a le expune fără menajamente situația. Își dă perfect seama de riscuri, dar crede că anularea operației ar da o lovitură foarte dură moralului unității.

Lewes este de părerea sa :

— Dacă nu plecăm acum, nu vom pleca niciodată, spuse el.

Cît despre Mayne, e aproape superfluu să i se pună în trebarea.

— Dacă nu fac ceva exerciții cu dușmanul, precizează el surîzînd, o să ajung să mă enervez și să fac ținte din cîțiva tipi din statul major.

— Deci problema e hotărîtă, proclamă atunci Stirling. Operația continuă. Decolarea la 19,30, cum s-a prevăzut.

* Erwin Rommel, feldmareșal german (1891—1944). Comandant al cartierului general al lui Hitler în 1939, s-a distins în Libia și în Egipt (1941—1943), în fruntea lui Afrika Korps, după care a comandat un timp frontul occidental. Simpatia arătată conșuraților împotriva lui Hitler, în 1944, a dus la arestarea sa și la sinucidere, la ordinul Fûhrerului.

O oră mai târziu, avioanele încărcate cu oameni și material părăsesc pista. Furtuna nu a încetat și zborul se arată extrem de dificil. Revenite spre coastă după o buclă deasupra mării, avioanele par să se-repereze din ce în ce mai greu. Deasupra deșertului s-a pornit vîntul de nisip. Piloții zboară foarte jos, cu toate tragerile rare ale artileriei antiaeriene, și se învîrt în cerc vrînd să-și localizeze obiectivul. În interiorul aparatelor, parașutiștii încep să se plictisească.

În sfîrșit, sergentul însărcinat cu lansarea din avionul în care se află Stirling anunță că au ajuns deasupra obiectivului. Lumina roșie se aprinde, urmată, două minute mai târziu, de lumina verde. „Go !” *

Stirling sare primul. Parașuta i se deschide fără probleme, dar, curios, coborîrea i se pare interminabilă. Obscuritatea e totală. Imposibil să distingi solul. După o clipă, atunci cînd ar fi trebuit în mod normal să atingă pămîntul, are impresia unei abateri de la direcție. Apoi, brusc, urmează un șoc groaznic, care îl face să-și piardă cunoștința. Parașuta îl tirăște pe niște pietre ascuțite, pînă reușește să se elibereze din legături. Vîntul continuă la fel de violent, învîrtejind în aer valuri de nisip care îl orbesc și îl sufocă.

Nu reușește decît o oră mai târziu să-și recupereze cît de cît, oamenii, ale căror parașute, ca și a sa, au fost duse la voia întîmplării sub efectul furtunii. Mai mulți dintre ei s-au rănit destul de grav la aterizare și unul lipsește la apel.

Cît despre containere, e o catastrofă. S-au găsit doar două din zece, și nici acestea cu arme. Există cîteva bombe „Lewes”, dar fără detonatoare care, în mod greșit, au fost împachetate separat.

În lipsă de ceva mai bun, Stirling decide o misiune de recunoaștere spre coastă. Însoțit de un subofițer, se îndepărtează și ajunge la cîteva kilometri de mare. Epuizați, infomețați și însetați, cei doi oameni se ascund între stînci, deasupra drumului de coastă străbătut de vehicule ale inamicului. Cu puțin înaintea zorilor, se dezlănțuie o ploaie torențială care îi udă pînă la oase și transformă cu încetul

* Începeți ! (engl.)

ascunzătoarea lor dintre stînci într-o inconfortabilă piscină. Ploaia nu va înceta decît în cursul dimineții.

Nu le rămîne decît să ajungă cu mari eforturi la locul de întîlnire unde cele cinci comandouri urmează să fie culese de camioanele lui „Long Range Desert Group“, dar acesta se găsește la aproape șaizeci și cinci de kilometri spre interior, la marginea unei piste dezafectate.

Abia la orele două dimineața Stirling și tovarășul său reușesc să ajungă la punctul de întîlnire. Camionetele „Chevrolet“ ale lui „Long Range Desert Group“ sînt acolo, la fel și Lewes și Fraser, cu opt din oamenii lor. După cîteva ore sosește „Paddy“ Mayne cu nouă dintre ai săi. Toate grupurile au avut aceeași soartă ca a lui Stirling și nici unul n-a reușit să intre în acțiune. Mai grav, parașutiștii conduși de Bonnington și McGonigan au dispărut, ca și restul comandoului lui Stirling, care nu se hotărăște să ajungă la punctul de întîlnire. Scăzîndu-i pe cei uciși și pe prizonieri, nu rămîn la sfîrșit mai mult de douăzeci și doi de oameni din șaizeci și doi cîți au fost parașutați. Prima operație a „Detașamentului L“ s-a transformat în catastrofă.

Putea fi sfîrșitul „Detașamentului L“. Mulțumită șansei și tenacității lui Stirling, episodul nu va reprezenta decît o cotitură în acțiunea și metodele sale.

Șansa se datorează faptului că, atunci cînd cei rămași ajung la liniile lor, toată lumea este prea preocupată pentru a le mai cere dări de seamă precise asupra rezultatului primei lor operații de luptă.

Ofensiva în direcția Tobruk, după un început promițător, s-a oprit și a intrat într-o fază proastă. Contraatacînd, Afrika Korps al lui Rommel a copleșit flancul Armatei 8 britanice, comandată de generalul Cunningham*, și a reușit să pătrundă în Egipt. Cîteva zile mai apoi, Cunningham este înlocuit cu Ritchie, primul protector al lui Stirling, și el prea absorbit de propriile sale îndatoriri pentru a întîrzia asupra eșecului „Detașamentului L“.

* Generalul Sir Alan Gordon Cunningham, comandantul Armatei 8 britanice, a condus forțele britanice din Africa orientală care au cucerit Etiopia și posesiunile italiene în 1940—1941. În 1945 este trimis la Ierusalim, ca ultim înalt comisar britanic în Palestina.

Toate acestea îi lasă lui Stirling, grijuliu să nu se afle pentru moment prea aproape de cartierul general, posibilitatea de a-și alege o bază convenabilă pentru reluarea antrenamentului și pregătirea operațiilor viitoare. O găsește la Jalo, biată oază situată la ceva mai mult de trei sute de kilometri sud-vest de Tobruk, în apropierea unui vast deșert de nisip și unde se ridică un embrion de sat indigen. Jalo tocmai a fost capturat de o coloană britanică aflată sub ordinele generalului Reid și adăpostește un detașament al lui „Long Range Desert Group“.

Or, exact pe această organizație își bazează Stirling cea mai mare parte din speranțele sale pentru continuarea acțiunii. După singerosul eșec din 16 și 17 noiembrie, el și-a dat seama că parașutarea în deșert constituie un mijloc mult prea aleatoriu de a ajunge la obiectiv. În această operație, „Long Range Desert Group“ avusese rolul de unitate de culegere, pe care îl îndeplinise cu foarte mare punctualitate. De ce nu ar transforma grupul și în unitate de transport spre obiectiv? Ideea comandourilor motorizate care să lovească inamicul prin surpriză în spate își făcuse deja un drum decisiv în capul scoțian al lui Stirling.

V

„Long Range Desert Group“ exista pe atunci de aproape un an și jumătate și își dovedise din plin capacitățile de unitate de recunoaștere avansată, dar și ca trupă aflată la antipozii conformismului.

Crearea lui s-a datorat inițiativei unui personaj excepțional, atât prin amploarea talentelor, cât și prin cea a imaginației, maiorul Ralph Bagnold, ofițer de carieră, explorator și geograf de mare valoare. Diplomat atât al academiei militare din Woolwich — care formează ofițeri de artilerie și de geniu —, cât și al universității din Cambridge, Bagnold a servit în Royal Engineers* în timpul primului război mondial, iar, în 1920, a fost transferat la

* Royal Engineers — trupele de geniu în Marea Britanie.

corpul de transmisiuni și mutat în Egipt. Acolo a descoperit deșertul de care s-a îndrăgostit.

Curînd, el și-a consacrat toate permisiile explorării sistematice a deșertului și a sîrșit prin a reuni în jurul său un mic grup de fanatici cu care făcea călătorii din ce în ce mai ambițioase, din Sinai în Sudan. În anii treizeci, a străbătut aproape zece mii de kilometri cu automobilul prin nisipuri cu reputație de inaccesibile. În timpul acestor călătorii, pe care participanții și le-au finanțat din propriul buzunar, Bagnold a perfecționat compasul solar și a pus la punct mai multe metode inedite de scoatere a vehiculelor din nisip. Membru al Societății Regale de Geografie, el a mai scris și un studiu asupra nisipului și dunelor. Cînd izbucnește războiul, în 1939, el este fără nici un dubiu unul din oamenii care cunosc cel mai bine deșertul.

Datorită acestei competențe, a hotărît să-și prelungească serviciul militar propunînd, în timpul verii lui 1940, generalului Wavell*, formarea unei unități speciale de recunoaștere capabilă să parcurgă itinerarii reputate ca impracticabile și să trăiască din surse proprii în timpul celor mai îndelungate parcursuri prin deșert.

Ideea a fost acceptată de Wavell și încă la sîrșitul lui iunie 1940 este format „Long Range Patrol” (Patrula cu rază mare de acțiune), care va deveni foarte repede „Long Range Desert Group” (Grupul cu rază mare de acțiune în deșert). Se înțelege că la început grupul era alcătuit din vechii tovarăși de explorări ai lui Bagnold. Pat Clayton, care se găsea în Tanganika, Guy Prendergast, care a fost chemat special din Anglia, William Kennedy Shaw, care sosește din Palestina, ajung grabnic la Cairo să furnizeze primul nucleu al noii trupe — ce numără inițial doar treizeci de oameni.

Apoi se organizează o pitorească vînătoare de materiale. Intendența tresare în fața cîtorva cereri de-ale lui Bagnold. Alteori ea nu dispune de ce i se cere.

* Archibald Percival Wavell, primul conte de Cirenaica și de Winchester, mareșal britanic (1883—1950). S-a distins în Libia și în Egipt (1940—1941), apoi a comandat armata Indiilor, țară unde a fost vicerege între 1943—1947.

„Ceream — povestește Kennedy Shaw — sandale, în timp ce toată lumea purta bocanci, prădam întreg stocul de clești de prins manșetele pantalonilor al unui negustor egiptean, pentru că nu aveam nimic altceva cu care să ne fixăm hărțile pe tabloul de bord. Solicitam tratate nautice deși nu aparțineam Marinei, camioane de zece tone deși nu făceam parte din transporturi, un obuzier de 105 mm deși nu aparțineam artileriei. Fără să mai vorbim de acoperămînturile arabe pentru cap, de o cantitate de pneuri în aparență scandaloasă — celorlalte vehicule ale armatei cerindu-li-se în general, spre deosebire de ale noastre, să meargă pe drumuri acceptabile —, de două avioane și de un refrigerator cu parafină pentru conservarea vaccinurilor în deșert“¹.

Improvizația este stăpînă :

„Bagnold — scrie Arthur Swinson — a trebuit să-l convingă pe unul din prietenii săi să-i tipărească hărți, a împrumutat teodolite de la secția de fizică a guvernului din Cairo și a smuls compasuri solare armatei egiptene. Binocluri și mii de alte piese de echipament au fost strînse, fie de la populația britanică din Cairo, fie cumpărate de la negustorii de ocazie localnici“².

Totuși, mijloacele esențiale rămîn bineînțeles vehiculele. Înainte de război, Bagnold a folosit în periplusurile sale mici camioane „Ford“ de care fusese foarte mulțumit, dar ele vor fi prea strîmte pentru a duce extraordinarul echipament cerut de o misiune de recunoaștere militară la mare distanță în deșert : arme, muniții și mine, pe lângă provizii și echipamentul clasic de supraviețuire. Bagnold optează deci pentru o camionetă „Chevrolet“ cu capacitate mai mare, echipată cu pneuri speciale, pe care va trebui să o smulgă concesionarului firmei „Chevrolet“ din Alexandria.

Pe vehicule se instalează un întreg arsenal de bord, de la mitraliera grea „Browning“, de 12,7 mm, la mitraliera ușoară „Lewis“, trecînd prin vechea „Vickers 303“.

Primul detașament include astfel unsprezece camioane cu un total de unsprezece mitraliere, patru tunuri anti-

¹ W. B. Kennedy Shaw, *Long Range Desert Group*, Collins and Son.

² Arthur Swinson, *The Raiders*, Pan-Ballantine.

tanc de 20 mm și un tun „Bofors“ de 37 mm. Puștile „303“ și revolverele „Webley-Scott“ de 38 mm completează armamentul.

Camionetele, ale căror parbrizuri, portiere și suporti de prelată au fost scoase, transportă fiecare în plus rații de apă și hrană pentru trei săptămîni, material pentru dormit, un radio, scînduri pentru nisip, dispuse de o parte și de alta a vehiculului, pentru cazurile de imobilizare în dune, carburant de rezervă stocat în bidoane așezate pe fostele trepte, medicamente și instrumente de navigație. Vehiculele sînt pictate într-o alternanță de verde-olive și roz-bombon, bună să te îngreșeze, dar dovedindu-se un camuflaj foarte eficace în deșert.

Această unitate de bază numără oficial doi ofițeri și treizeci de soldați, dintre aceștia unii renunțînd la galoanele lor în armata regulată pentru a servi în „armata particulară“ a lui Bagnold. Printre ei, zece neo-zeelandezi de vîrstă nobilă, puțin familiarizați cu deșertul, dar avizi să ducă un război diferit de al altora.

Dacă antrenamentul este scurt — cinci săptămîni — este pe cît de variat, pe atît de aprofundat: fiecare soldat trebuie să devină în același timp șofer, mecanic, navigator, mitralior, radiofonist și chiar puțin topograf.

Ținuța oamenilor este marcată, încă de la începutul operațiilor, de o plăcută fantezie pe care, ulterior, soldații SAS ai lui Stirling nu vor pierde prilejul să o imite mai ales în măsura în care această fantezie este comandată de necesitățile vieții în deșert. Se trece de la blana de oaie și haina moltonată cu capișon în timpul nopții, la cămașa mai mult sau mai puțin reglementară din timpul zilei. Keffieh *-ul arab, foarte apreciat pentru răcoarea pe care o oferă în plin soare, alternează cu boneta de marinar din lînă, turbanul saharian se alătură pulovărului întărit la coate cu piele, vestei de antilopă și pantalonului de velur.

Royal Air Force, cunoscută pentru cultivarea intensă a ținutei artistice neglijente, este bătută măr — dacă se poate folosi expresia în cazul unui asemenea subiect. Și este, totuși, perioada în care, la Cairo și Alexandria, cir-

* Un fel de pînză cu care arabii își acoperă capul și care le asigură răcoarea.

cula următoarea anecdotă despre care se jură că este autentică :

Un pilot aparținând lui RAF, în civilie mare vânător de vulpi, adoptase ca ținută de relaxare costumația completă a vânătoarei cu gonaci : redingotă roșie, pantaloni albi, caschetă și cizme de călărie.

Într-o zi, o alertă neașteptată l-a obligat să urce în avion fără să se fi putut schimba și hazardul a făcut să fie doborât în liniile germane. Întreg, dar prizonier, a fost dus în superba sa ținută în fața ofițerului german, care i-a făcut o frumoasă demonstrație de umor britanic : „Domnule, spuse el, permiteți-mi să vă salut : este prima oară când văd un aviator englez în ținută corectă“.

Dar, în cazul lui „Long Range Desert Group“, ținuta neglijentă se justifică din plin prin necesitatea de a rezista permanent nisipului, arsurilor soarelui în timpul zilei și frigului glacial în timpul nopții.

— Viața noastră — povestește un fost membru al grupului — era un permanent stripe-tease. În zori scoteam blana de oaie și îmbrăcam mantaua, apoi pe aceasta o înlocuiam cu o bluză sau un pulovăr, înainte de a începe să asudăm și să suflăm din greu în bluză. La căderea nopții trebuia să reîncepem operația în ordine inversă. Pas de mai poți fi cochet cu toate astea ¹.

Prima a intrat în acțiune o patrulă condusă de Pat Clayton, unul din vechii prieteni ai lui Bagnold, în timpul verii lui 1940, iar la 5 septembrie unitatea în întregul ei a fost gata pentru operații. Italienii tocmai trecuseră la ofensivă și lăsaseră în urmă frontiera Egiptului, înaintind spre Sidi Barrani. La statul major britanic nu se știe încă ce se poate petrece mai la sud, în deșert, și Bagnold este însărcinat să afle.

Cele două puncte nevralgice, departe în sud, sînt Koufra și Uweinat, baze care pot fi utilizate de italieni pentru operații riscînd să întrerupă comunicațiile britanice cu Africa orientală și cu Ciadul, colonie franceză intrată în disidență și raliată Franței libere.

Bagnold, însoțit de maiorul Mitford, se va duce mai întîi la Aïn-Dalla, pe Marea Mare de Nisip, apoi într-un

¹ Mărturie personală.

loc supranumit „Big Cairn“*, la frontiera libiană, descoperit cu opt ani mai devreme de Clayton, în timpul uneia din explorările sale civile, și transformat rapid de LRDG în depozit de benzină și provizii.

Apoi grupul se risipește din nou. O patrulă condusă de maiorul Mitford pleacă în direcția Koufra, în timp ce o alta, condusă de Pat Clayton, se îndreaptă spre sud.

La 20 septembrie, pe drumul ducând la Koufra, patrula Mitford se întâlnește prima oară cu inamicul. Cu prețul câtorva rafale de mitralieră, ia șapte militari prizonieri, capturează două camioane italiene, o importantă cantitate de butoaie de benzină și un sac plin cu poșta statului major.

În același timp, Clayton seamănă panică în garnizoana italiană de la Aujila, deschizând focul asupra ei cu tunul, iar o a treia patrulă comandată de maiorul Donald Steele atacă un aerodrom improvizat, distrugând un bombardier aflat la sol și aruncând în aer un depozit de carburant. Toate aceste patruli au reușit să străbată peste trei sute de kilometri de deșert în cincisprezece zile.

Rezultatele obținute sînt în orice caz suficiente pentru ca generalul Wavell să decidă să-l autorizeze pe Bag-nold, căruia îi trimite o scrisoare oficială de felicitări, să-și dubleze efectivele.

Recrutînd o patrulă a Gărzii, cu oameni veniți atît din Coldstream Guards, cît și din Garda scoțiană, o patrulă provenind din cavalerie și mai ales din Scot Greys și din regimentele de yeomanry **, și o patrulă rhodesiană aflată sub ordinele căpitanului Holliman de la Royal Tank Corps ***, „Long Range Desert Group“ va cuprinde de acum înainte șaptezeci și sase de oameni și douăzeci și patru de vehicule.

* Marele tumul, marea movilă (engl.)

** Unitățile tipice scoțiene. Coldstream Guards, gărzile din Coldstream, o mică așezare aflată la vreo 70 km de Edinburgh; yeomanry, unități teritoriale de voluntari, tot gărzii.

*** Royal Tank Corps — trupele de tancuri în Marca Britanie.

Grupul va putea trece la operații încă și mai importante, prima fiind executarea unui proiect elaborat de multă vreme de Bagnold : un raid la Mourzouk, capitala Fezzanului, în cooperare cu Forțele franceze libere din Ciad și cu șeful lor, colonelul d'Ornano, pe care maiorul britanic se duce personal să-l întâlnească la Fort-Lemy.

VI

Printre oamenii coloanei — care au catadicsit, o dată, să îmbrace uniforme complete și aproape reglementare — cuvântul de ordine este următorul : „O să le oferim acelor *Eyeties* (italieni) un cadou de Anul Nou“.

Intr-adevăr, la 27 decembrie 1940, adică de *Boxing Day*, ziua consacrată în mod tradițional în Marea Britanie pregătirii pachetelor pentru 1 ianuarie, cele douăzeci și patru de vehicule ale lui „Long Range Desert Group“, aflate la ordinele lui Pat Clayton, părăsesc citadela Cairo și iau drumul deșertului, cu direcția sud-vest. Drumul acesta îi va duce la Mourzouk.

Salutați de Bagnold căruia, spre marele său regret, i s-a interzis să conducă personal această operație pregătită cu atîta dragoste și meticulozitate, camioanele înțesate de arme, cu grele încărcături de provizii și muniții, trec una câte una printre cele două moschei ce se ridică lângă vechea citadelă. Prin străduțele strimte prin care de-abia reușesc să treacă, ele ajung la podul Kasrel-Nil, traversează fluviul, trec de piramida din Gizeh și se afundă în deșert.

Vor avea nevoie de două zile întregi pentru a ajunge la Am-Dalla și la Marea Mare de Nisip. Adevăratul început al aventurii va urma abia după aceea.

La 29 decembrie, la căderea nopții, cele douăzeci și patru de vehicule ghidate de Clayton, unul din puținii oameni care exploraseră regiunea înaintea războiului și făcuseră cu automobilul acest imposibil itinerar prin nisipuri, pornesc traversarea.

Aceasta începe printr-o lungă pantă ascendentă pe un sol foarte sfărâmicios. Clayton, cu superba dezinvoltură a celor cu experiență îndelungată, a calificat-o de „ușoară“ în timpul unui briefing* prealabil, dar, foarte curînd, această judecată este repusă în discuție cu înjurături de către toți tovarășii săi. În fapt, dacă primele vehicule urcă fără prea multe dificultăți, vor lăsa urme în nisip, făcînd dificilă înaintarea următoarelor vehicule, iar derapările urmează în nisip. Oamenii trebuie să sară din camioane și să așeze scindurile pentru nisip, să împingă, să tragă, să pună în mișcare, în vîntul glacial care mătură întreg deșertul¹.

A doua zi, înaintarea devine încă și mai dificilă. Coloana nu reușește să parcurgă decît șaptezeci și cinci de kilometri în timpul zilei, înaintînd printre dune cu forme și structuri întotdeauna imprevizibile. Dar trebuie să continue. Spre vest, mereu spre vest.

Seara, așezați lîngă camioane, cu toții înfodoliți în blăniile de oaie, bărbații se adună în jurul focurilor improvizate să înghită cu mari sorbituri ceaiul fierbinte care însoțește conservele de carne și cîrnați. Apoi, timp de cîteva ore, cad într-un somn animalic — un somn de animal sau de om epuizat.

La 4 ianuarie 1941 e marea haltă. Prima parte a istoriei călătoriei s-a încheiat. Au ajuns la o sută șazeci de kilometri sud-vest de baza italiană de la Wau el-Kebir și la mai puțin de patru sute de kilometri de Mourzouk.

În timp ce Pat Clayton pleacă să-i întîlnească pe francezii sosiți cu cămilele din Tibesti, care trebuie să participe la acțiune, se organizează o tabără și oamenii se străduie să-și ocupe timpul liber, fiecare în felul său. Acum apar cu claritate două școli: a celor aparținînd gărzilor, care au trecut la un antrenament în toată regula, și a „civililor“, mai ales neozeelandezi și rhodesi-

* Termen juridic, intrat ulterior în limbajul jurnalistic și diplomatic, desemnînd o întrunire de informare, în care se oferă detalii asupra unei operații, întreveneri ș.a. sau alte informații importante.

¹ M. Crichton-Stuart, G. Patrol, Kimber, Londra.

eni, care, întinși confortabil în păturile lor, își privesc nefericiții camarazi epuizându-se în exerciții felurite.¹

La 7 ianuarie, Clayton se întoarce. Îi găsisse pe francezi și îi aducea cu el pe colonelul d'Ornano, care, în plin deșert, continuă să-și arboreze ostentativ monoculul și turbanul alb impecabil, pe căpitanul Massu, un sublocotenent, doi subofițeri și cinci trăgători. E ultimul consiliu de război, iar a doua zi, în zori, coloana pornește în etapa decisivă ce trebuie să o ducă la Mourzouk.

Terenul s-a modificat, dar n-a devenit deloc mai plăcut, nisipul a lăsat locul unui fel de pietriș negricios. La 10 ianuarie, tabăra se așează la mai puțin de cincizeci de kilometri de Mourzouk, iar în dimineața de 11, Clayton, d'Ornano, Kennedy Shaw, care este ofițerul de informații al LRDG, și Crichton-Stuart, care comandă a doua parte a coloanei, se strecoară la vreo cinci sau șase kilometri de Mourzouk, unde Shaw a reperat o creastă ce le permite să observe obiectivul cu binoclul. Dincolo de această creastă este teren descoperit : imposibil, prin urmare, să mai înainteze pentru moment.

Mourzouk, situat la o mie șase sute kilometri în linie dreaptă de Cairo, era pe atunci un oraș de aproximativ trei mii de locuitori, cu un aerodrom, o stație radio și un fort modern, adăpostind o garnizoană evaluată de britanici la două-trei sute de oameni. Orașul era încadrat pe o parte de o plantație de palmieri, iar pe cealaltă de primele dune ale mării de nisip de la Mourzouk.

Dispozitivul hotărât este următorul : Crichton-Stuart, cu cincisprezece vehicule, va ataca fortul — cel puțin pentru a-l neutraliza, dacă nu reușește să-l cucerească, căci grupul nu dispune, în ce privește artileria de asediu, decât de tunuri antiaeriene „Bofors“ și de mortiere de 50 mm — în timp ce Clayton, asistat de căpitanul neozelandez Ballantyne, se va ocupa de aerodrom — obiectivul numărul unu — cu celelalte nouă vehicule.

Grupul lui Ballantyne pornește în fruntea convoiului, la 12,30. Pentru a avea la scurt timp o întâlnire atât de neașteptată, încît se transformă rapid în burlesc. Prin plantația de palmieri circulă liniștit un ciclist european

¹ Arthur Swinson, *op. cit.*

în haine civile. Neozeelandezii opresc în fața sa, îl ares-tează și urcă, om și bicicletă, la bord. Năucit, plimbă-re-țu-l reușește să ingaime că se numește Coliochia și că este administratorul poștei din Mourzouk. Interesul pur mi-litar al acestei capturi nu este evident.

Dar, după câteva sute de metri, la apropierea de fort, apar soldați italieni înarmați. Nici măcar n-au timp să se așeze în poziție de luptă, că mitralierele vehiculelor din față scupă câteva rafale scurte și cu toții se prăbu-sesc ca niște popice.

De data aceasta s-a dat alarma și nu mai e timp de pierdut. Virînd în fața fortului, jumătatea de coloană a lui Clayton și Ballantyne se îndreaptă direct spre aero-drom, în timp ce Crichton-Stuart, cu întăriturile franceze ale căpitanului Massu, ordonă, după ce a scos din cîmp deschis vehiculele și a pregătit armele de bord, o desfă-șurare în semicerc în jurul micii fortărețe sub focul deja intens al italienilor întăriți în interior. Cei care se găseau în exterior în timpul atacului au avut mai puțin noroc, deoarece mitralierele „Lewis“ ale LRDG au intrat în ac-țiune cu succes și un camion ce încerca să revină în fort a explodat sub o lovitură directă de tun „Bofors“.

Poziția britanicilor nu este totuși atît de confortabilă căci se găsesc prinși între focul mitralierelor fortului și cel al trăgătorilor la pîndă în plantația de palmieri. Încă din primele minute ale luptei, cade sergentul neo-zee-landez Hewson, lovit de un glonte direct în inimă. Dar Crichton-Stuart, nepăsător la proiectilele ce vîjîie din toate părțile, aduce tunul „Bofors“ la mai puțin de două sute de metri de fort și încearcă imediat să distrugă antenele radio pentru a împiedica garnizoana să ceară întăriri.

Adjunctul său, Martin Gibbs, de la Coldstream Guards bombardează intens, în acest timp, cu mortierul de 50 mm, interiorul incintei. Micile obuze zboară peste zid și sfrî-sesc prin a provoca un violent incendiu. O uriașă coloană de fum negru urcă în volute în jurul catargului pavilionu-lui, dar focul apărătorilor nu scade în intensitate.

Cît privește acțiunea lui Clayton, aceasta a început cu o periculoasă ezitare. Angajîndu-se pe o cărare în plan-tația de palmieri, convoiul era cît pe ce să se piardă : nu mai reușeau să situeze aerodromul. Doar aproape din în-

timplare vehiculele ajung acolo, în timp ce italienii de pază aleargă spre mitralierele lor. Unul dintre ei reușește să ajungă la ele și deschide focul asupra mașinii din față, în care însuși Clayton se afla la volan. O ploaie de gloanțe cade asupra camionetei. Instalat alături de Clayton, colonelul d'Ornano, tot cu monoculul la ochi, are o bruscă tresărire și se prăbușește în scaun. A fost ucis pe loc.

Clayton accelerează și îi urlă mitraliorului său :

— Trage ! Dar trage odată !

— S-a înțepenit, răspunde celălalt, încercînd frenetic să depaneze mitraliera „Vickers“.

Cu toate acestea, Clayton țîșnește spre marele hangar din marginea terenului și pune de îndată în acțiune tunul „Bofors“. Sînt suficiente cîteva obuze pentru ca un drapel alb să apară pe acoperiș. Între timp, santinelele care se găseau în exterior s-au predat toate, în afara uneia, ucisă.

În interiorul hangarului se găsesc trei bombardiere, „Gibli“ și importante rezerve de carburant. Spirit eminemamente practic, Clayton n-are nevoie decît de cîteva clipe pentru a stropi avioanele cu benzină. O jumătate de oră mai tîrziu, hangarul și conținutul său sînt în flăcări.

În timpul acesta, fortul continuă să reziste. Oamenii lui Crichton-Stuart sînt practic fixați la sol de focul intens al garnizoanei. Pe lîngă sergentul Hewson, ucis la începutul luptei, cinci soldați au fost răniți — între care viitorul general Massu, care, cu un glonte în pulpa piciorului, și-a dat singur primul ajutor fără să spună nimic nimănui, cauterizînd rana cu o țigaretă.

Informat de situație, Clayton consideră inutil să prelungască ostilitățile de partea sa. Pentru el, esențialul operației a reușit deja odată cu distrugerea instalațiilor aerodromului și a depozitelor de carburant. Inamicul a pierdut vreo treizeci de oameni și patru mitraliere, recuperate imediat de britanici.

La orele 16, Clayton cere să se lanseze racheta albă care constituie semnalul de retragere. Aceasta se desfășoară fără greutate, la adăpostul fumului și al unui vînt de nisip ce s-a pornit chiar atunci. Vizibilitatea este atît de proastă încît, aproape o oră mai tîrziu, încă se vor auzi împușcături ale garnizoanei fortului asupra unui inamic demult dispărut.

După o scurtă oprire pentru a-i îngropa în nisip pe colonelul d'Ornano și pe sergentul Hewson, „raiders“-ii * își vor așeza tabăra la vreo treizeci de kilometri sud-est de Mourzouk. Datorită vântului și vizibilității, avioanele inamicului nu riscă deloc să plece în căutarea lor, chiar dacă a reușit garnizoana fortului să le alerteze.

A doua zi, coloana pune stăpânire, ca în joacă, pe un fort italian, la Traghen. Nici o împușcătură nu se trage și oamenii micii garnizoane se predau imediat, abandonând două mitraliere și un număr de puști. La Umm el Araneb, în schimb, la vreo treizeci de kilometri la est, fortul este mai solid și rezistența imediată. După câteva rafale, Clayton dă ordinul de retragere. Nu se poate compromite soarta coloanei cu copilării, după o operație reușită.

— *Boys*, ** declară el, recreația s-a sfârșit.

Coloana se angajează deci din plin spre sud, în direcția Ciadului, într-un teritoriu aproape neexploatat. Acolo începe pentru „Long Range Desert Group“ periplul cel mai dur.

Vehiculele înaintează la pas în mijlocul unui peisaj lunar, trecînd de la haosul stîncos în care sînt cit pe ce să se răstoarne, la porțiuni de nisip în care se afundă. Abia la 19 ianuarie sosesc la postul de la Zouar, unde n-a reușit încă să ajungă vreun automobil.

A doua zi, Bagnold sosește inopinant la Zouar pentru a pleca imediat cu avionul la Fort-Lemy în scîpul unor discuții cu succesorul colonelului d'Ornano, un oarecare locotenent-colonel Leclerc, *** încă necunoscut britanicilor. Oamenii au impresia că o nouă operație comună cu francezii plutește în aer. Nu se înșeală. Se pregătește pur și simplu luarea așezării Koufra.

* Participanți la o incursiune (engl.)

** Băieți ! (engl.)

*** Philippe de Haute-Cloque, zis Leclerc, mareșal al Franței (1902—1947). Raliat cu Charles de Gaulle, el s-a distins în Ciad, Libia și Tunisia, între 1941 și 1943. A debarcat în Normandia, în 1944 și a intrat în Paris în fruntea Diviziei 2 blindate. Va elibera Strasbourg-ul și va intra în Berchtesgaten, cuibul naziștilor. Ulterior a fost comandant în Indochina și va semna în numele Franței actul de capitulare a Japoniei. A fost înaintat mareșal post mortem, în 1952.

VII

Operația Koufra, care se declanșează la 26 ianuarie, va costa scump „Long Range Desert Group“, ale cărui două patrule, tot sub ordinele lui Clayton și ale lui Crichton-Stuart, îi însoțesc pe cei aproximativ patru sute de oameni ai lui Leclerc. În vreme ce LRDG mizează pe surpriză, inamicul este de data aceasta în așteptare. Mai mulți istorici britanici vor atribui mai apoi această situație lipsei de discreție din partea francezilor în pregătirea acțiunii.

Indiferent că este sau nu așa, adevărul este că aviația și unitățile sahariene motorizate ale armatei italiene patrulează intens în timpul înaintării coloanei franco-britanice. O violentă furtună de nisip care s-a stîrnit a doua zi prezintă avantajul că pune capăt provizoriu patrulilor aeriene inamice, dar are inconvenientul că face înaintarea oamenilor și vehiculelor extrem de dificilă.

La 31 ianuarie dimineața furtuna se domolește și Clayton decide să execute cu 11 vehicule și 44 de soldați o recunoaștere la sud de Koufra. Abia face haltă într-o vale stîncoasă, cînd este atacat brusc de o unitate motorizată italiană, sprijinită de trei avioane.

Vehiculele italiene sînt echipate cu tunuri „Breda“ de 20 mm, armă deosebit de temută, și, într-o clipă, trei camioane sînt distruse, înainte ca grupul LRDG să pornească din nou la drum. Clayton încearcă să se retragă cu celelalte, dar propriu-i vehicul este țintit de avioanele inamicului, care îl mitraliază și-l scot din uz. Rănit, Clayton este făcut prizonier. O altă camionetă bombardată trebuie evacuată în vîltijă de ocupanții ei. Ballantyne, care preia conducerea, de-abia reușește să salveze vehiculele rămase și să se alătore grosului coloanei. Era și timpul, deoarece blindate italiene sosesc ca întăriri.

În afara cîtorva oameni lăsați drept cercetași ai francezilor, luptele de la Koufra, pe care Leclerc o va cuceri la 1 martie, s-au sfîrșit pentru LRDG.

Abia nouă zile mai tîrziu vor fi regăsiți cei patru soldați din patrula lui Clayton care au trebuit să sară din vehiculul bombardat : șoferul neozelandez Moore, Easton

și Winchester, amîndoi din brigada Gărzilor, și mecanicul Tighe.

După ce s-au refugiat între stînci să scape de italieni, ei au hotărît să încerce să meargă pe urmele lăsate de vehiculele salvate din patrula lor, pentru a le ajunge din urmă. Acoperiți doar cu cămășile, în care dîrdîie noaptea, avînd ca rezerve doar un butoiu cu apă găsit printre resturile camionetei lor și un borcan de dulceață de prune, ei pleacă într-un marș forțat care se va preschimba repede într-un calvar.

Într-a patra zi, Tighe, deja grav zguduit în timpul bombardamentului, nu mai poate înainta și își convinge tovarășii să-l abandoneze. După ce i-au lăsat apă, ceilalți trei își reiau epuizanta înaintare prin deșert. Într-a șasea zi, se pornește vîntul de nisip, dar cei trei reușesc să se refugieze într-o colibă în ruine, unde descoperă un bidon cu ulei de motor ce le va servi „să-și scalde picioarele rănite și să aprindă focul pentru a se încălzi, la căderea nopții. Au parcurs peste 200 de kilometri pe jos”¹.

Își reiau drumul, totuși, încă a doua zi. Tighe care, singur, se tîrăște cum poate pentru a continua, ajunge la colibă în seara aceleiași zile, dar se prăbușește din nou, total epuizat. Este găsit aici după două zile de o patrulă franceză, căreia îi dă de știre că cei trei camarazi ai săi sînt tot pe drum, înaintea sa. Sînt organizate cercetări și un avion francez reușește să-i repereze pe Easton — care va sucomba în urma acestui calvar — Winchester și Moore.

Avionul le aruncă imediat cele cîteva provizii aflate la bord și o sticlă de limonadă — cei trei sînt acum lipsiți de apă. Din nefericire, proviziile se rătăcesc și dopul sticlei de limonadă sare la contactul cu solul. Trei sferuri din conținutul sticlei se pierd.

În cele din urmă, o patrulă terestră reușește să ajungă pe rînd la Easton, care e pe moarte, Winchester, care continuă să meargă delirînd de foame, sete și oboseală, și Moore, singur în față, care parcursese 335 kilometri în zece zile și „continuă să înainteze ca la paradă, legă-nîndu-și brațul și lovind solul cu călcîiul”².

¹ Jurnal de marș al regimentului Gărzii scotiene.

² Idem.

El va primi, pentru fapta sa, „Distinguished Conduct-Medal“ *.

Începînd cu luna martie, „Long Range Desert Group“ își va face garnizoana la Koufra. Bagnold, avansat între timp colonel și resemnat să devină un om de stat-major, se instalează aici cu efective sporite. Guy Prendergast, devenit comandant secund, și Bill Kennedy Shaw, ofițer de informații și adjunct operațional, rămîn sufletul grupului. În luna august, de altfel, Bagnold, avansat general de brigadă, trebuie să părăsească LRDG, creația sa, pentru a-și lua în primire postul de director adjunct al serviciului de transmisiuni pentru statul-major al Orientului Mijlociu. Prendergast, cu gradul de colonel, îl va înlocui oficial în fruntea grupului de „raiders“.

Între timp, situația militară generală pe acest teatru de operații a cunoscut schimbări spectaculoase. Ofensiva lansată de Wavell împotriva italienilor, care pătrunseseră victorioși, în Egipt în septembrie 1940, s-a transformat în deruta completă a inamicului. Între decembrie 1940 și martie 1941, italienii au trebuit să evacueze Tobruk, Benghazi și El-Agheila au pierdut opt divizii în fața a două divizii britanice ale generalului O' Connors, lansate de Wavell, care fac 130 000 de prizonieri și capturează vreo 400 de tancuri și 850 de tunuri.

Dar, la sfîrșitul lui martie, un nou actor intră în scenă. Un actor cunoscut deja și care nu va întîrzia să se afirme ca o foarte mare — și foarte de temut — vedetă : un anume general Erwin Rommel.

Într-adevăr, în fața uriașei înfrîngerii italiene, germanii au hotărît să intervină direct la fața locului. Și Afrika Korps, sub ordinele lui Rommel, debarcă, cu trupele sale de elită și materialul ei nou, strălucitor.

În timp ce statul major britanic încă nu-l consideră în stare să intre în acțiune, Rommel trece la ofensivă la 24 martie 1941. El atacă în sectorul El-Agheila, concomitent în direcțiile Benghazi, Barce și Derna și, printr-o mișcare învăluitoare, spre sectorul Mechili. Reușește să dea peste cap apărarea trupelor britanice, al căror gros se va replea în Egipt.

* Medalia pentru comportament remarcabil (engl.)

La 4 aprilie, Rommel a recucerit Benghazi și la 7 aprilie Derna. La 15 aprilie, el intră în teritoriul egiptean din direcția Sidi Barrani. Îi rezistă doar Tobruk, asediat din toate părțile și care nu poate fi aprovizionat decât pe mare. Cel care se afirmase în Franța ca un virtuoz al „blitzkrieg”-ului făcea strălucită demonstrație, îndată după ce preluase comanda. Strălucită și cu atât mai înspăimântătoare cu cât el posedă tancuri incomparabil superioare tuturor celor care s-au angajat pînă acum în această bătălie a Libiei și o artilerie antitanc la fel de redutabilă.

Lecțiile acestei victorioase intrări în acțiune a lui Rommel și a zdrobitoarei „noutăți” care este intervenția lui Afrika Korps n-au scăpat statului major al lui „Long Range Desert Group”. Prendergast, noul său șef, vrea din toate puterile să-și extindă și modernizeze mijloacele materiale de care dispune unitatea sa. În particular, el consideră necesar ca acesta să dispună de acum înainte de propria sa aviație de recunoaștere, fie și embrionară.

Royal Air Force nu-i deloc de această părere. Aviatorii refuză să admită pătrunderea abuzivă a unor simpli „pămînteni”, în ceea ce ei consideră a fi domeniul rezervat lor, mai ales cînd aceștia aparțin unei „armate particulare”, expresie de-acum larg adoptată pentru a desemna unități ce nu prea țin seama de regulamentele militare.

Dar Prendergast este tot atât de încăpățînat pe cît un escadron de aviație. Recurgînd la acest „sistem D” ce a caracterizat întotdeauna LRDG după formarea sa, el reușește să stoarcă armatei credite suficiente pentru a cumpăra două mici avioane de turism de la niște civili egipteni bogați.

Astfel reechipat, LRDG așteaptă, de-a lungul verii lui 1941, contraofensiva britanică ce nu va putea să întîrzie, după eșecul a două tentative, „Brevity”, în mai, și „Battleaxe”, în iunie.

* Blitz-krieg — literal „război fulger”. Termen folosit prima oară în legătură cu atacul german din Polonia, în 1939; termen refolosit în timpul înaintării germane în țările occidentale, în campania din 1940. Baza tacticii „blitz-krieg” a fost schițată de generalul Heinz Guderian în *Achtung Panzer*, în 1938.

¹ Eșecul operației „Battleaxe” (Secura de război), care se oprește la frontiera egipteano-libiană, în sectorul defileului Halfa, determină înlocuirea lui Wavell cu Auchinleck.

El ignoră încă faptul că teoriile unui tânăr ofițer scoțian pe nume David Stirling îi vor oferi alte mijloace de a deveni util.

VIII

Colaborarea dintre SAS și LRDG se va organiza la Jalo, unde Stirling s-a instalat la sfârșitul lui noiembrie 1941. Pe lângă grosul trupei staționate atunci la Koufra, LRDG este de fapt un escadron mobil sub ordinele lui Don Steele și acționând între Siwa și Jalo.

După îndelungi meditații în depozitul dezafectat în care și-a transportat mobilele, Stirling intră în contact cu Steele pentru a-i expune noul său plan. Iar acest plan are darul de a stîrni entuziasmul maiorului de la LRDG.

— Se înțelege că sîntem de acord ! exclamă el după ce l-a ascultat pe șeful „Detașamentului L“. Vom deveni un fel de taxi pentru voi. Și să știți că vă putem duce unde vreți și, mai mult, vă putem aduce și înapoi...

Afacerea este încheiată. La cererea statului major al lui Auchinleck, care pregătește ofensiva „Crusader“ * pentru a degaja Tobrukul, încă asediat, și a continua înaintarea spre Benghazi, se pregătește o intervenție pentru a doua jumătate a lui decembrie pe aerodromurile germane și italiene din sectorul Benghazi : Agedabia, Sirta, Tamit și El-Agheila.

Stirling și Mayne, care părăsesc Jalo cu șapte vehicule ale LRDG, la 8 decembrie, au ca obiectiv Sirta și Tamit,

* Prima fază a operației „Crusader“ (ofensiva în Cirenaica și despresurarea orașului Tobruk) fusese definitivată încă din 2 septembrie 1941 de generalul Sir Alan Gordon Cunningham, comandantul Armatei 8 britanice. La 18 noiembrie, acesta reia operația ofensivă „Crusader“, sprijinit de forțele navale conduse de fratele său, Sir Andrew Brown Cunningham, și de forțele aeriene aflate sub conducerea vicemareșalului aerului, neozeelandezul Arthur Cunningham. Comanda operațională generală este încredințată generalului Auchinleck. Generalul Rommel este surprins de forța atacului britanic.

Jock Lewes, care pleacă două zile mai târziu, cu aceleași mijloace, urmează să se ocupe de El-Agheila, și Bill Fraser cu ultimul grup, care se îmbarcă în aceeași zi, trebuie să lovească Agedabia, la 21 decembrie.

Patrula rhodesiană din LRDG care îi duce pe Stirling și Mayne este comandată de căpitanul Gus Holliman, fost tanchist înainte de a trece la „raiders“, în urmă cu un an. În timpul primelor două zile ale călătoriei, care se desfășoară fără vreun incident deosebit, SAS pot mai bine decât de obicei să studieze viața cotidiană a oamenilor din LRDG, fapt ce le va fi deosebit de prețios.

Micul dejun este luat mereu în zori, porridge, cîrnați în conserve, biscuiți și ceai. Fără grabă : „Plecarea — explică Kennedy Shaw — se putea face fără zor căci trebuia ca soarele să ajungă la 20 grade deasupra orizontului să poată arunca o umbră cît de cît clară pe compasul solar“¹.

Primele ore ale drumului rămîn îngrozitor de reci, mai ales în decembrie, dar, de la 11 dimineața, soarele li se alătură și mantale și pulovăre încep să zboare în toate părțile.

Vara, bineînțeles, este mai rău.

„Prima oră de drum — povestește Kennedy Shaw — poți conduce cu capul gol și cu o bluză, dar către orele 9 sau 10 dimineața valuri de aer fierbinte încep să te asalteze pe culmea fiecărei pante abrupte. Vara, la orele 11 (ora solară), căldura devine de-a dreptul insuportabilă și, puțin mai apoi, cînd soarele a trecut la verticală, nu mai poate fi folosit compasul solar și trebuie să te oprești... Se pleacă din nou la ora unu. E momentul cel mai bun al zilei căci, după orele trei, răcoarea începe să se instaleze încetul cu încetul“².

Convoiul care îi duce pe Stirling și Mayne se oprește și el exact la miezul zilei să-i permită lui Mike Sadler, navigatorul rhodesian al patrulei, să determine poziția cu sextantul. În același timp este servit un dejun îngrijit și

¹ Kennedy Shaw, *op. cit.*

² *Ibidem.*

copios : LRDG acordă atenție bucătăriei sale și chiar se mîndrește cu merinde rare precum steak neozeelandez în cutie.

Apoi înaintarea se reia pînă la căderea nopții, cînd vehiculele sînt puse, dacă este posibil, la adăpost, este stabilit campamentul și se determină din nou poziția după stele. În același timp, toate camionetele sînt examinate, efectuate reparațiile mărunte, verificate pneurile și curățate armele.

În a treia zi a călătoriei, cînd se traversează o întindere de nisip aparent fără limite, abia punctată de cîteva stînci izolate, se intră pe un teren dur, bolovănos și accidentat, în care se înaintează cu 10 kilometri pe oră.

Spre prînz, apare și survolează grupul un avion de recunoaștere italian. Mitralierele Lewis intră în acțiune, dar fără rezultate aparent. Avionul, un Gibli, lasă — tot fără rezultat — micile sale două bombe. Apoi se îndepărtează cu toată viteza.

— La adăpost cît mai repede ! strigă imediat Holliman. Bastardul ăsta s-a dus să-i cheme pe cîinii ai mari !

Vehiculele virează unul după altul și se îndreaptă spre o mică întindere de tufe pipernicite, la oarecare distanță. E puțin, dar mai bine decît nimic. După ce au aruncat în grabă plasele de camuflaj pe camionete, oamenii se îndepărtează și așteaptă. Nu multă vreme. Își fac apariția trei bombardiere italiene care survolează o primă dată tufele, fără să se oprească. Dar revin curînd, mitraliază și bombardează timp de un sfert de oră.

Stirling și tovarășii săi cred că s-a produs catastrofa, dar cînd se ridică, cu timpanele încă vibrînd de îngrozitorul vacarm, pot constata că nu sînt atinși nici un soldat și nici un vehicul.

— Ne-am cam speriat ! spune totuși Holliman, un blond indosat și imperturbabil care examinează, cu mîinile în solduri, cîmpul de luptă.

Apoi adaugă :

— După atîta tărațoi, măcar să prînzim aici.

Doar din acest amănunt, Stirling înțelege că era justă concepția sa. Și că oamenii din LRDG și cei din SAS sînt făcuți să se înțeleagă.

Către orele două, convoiul își reia înaintarea pe un teren devenit, slavă Domnului, ceva mai ușor. În așa fel încît, la orele patru și jumătate, Holliman poate să-i anunțe pe Stirling și Mayne că sînt doar la aproximativ șaiszeci și cinci de kilometri de aerodromul din Sirta. Are loc un scurt consiliu de război pentru a hotărî dacă grupul trebuie să se oprească pînă a doua zi, cum ar cere-o prudența, sau să se apropie și mai mult profitînd de semiobscuritatea ce începe să se lase. Holliman optează pentru a doua soluție. În acest moment, un alt avion de recunoaștere Gibli apare pe cer și descrie un cerc complet, dar nu atacă.

— Iată-ne reperați din nou !

— Da, remarcă Holliman. Dar se lasă noaptea și nu ne mai pot trimite în spate bombardierele.

În obscuritatea care se face totală, înaintarea continuă, foarte lentă, căci convoiul trebuie să avanseze cu toate farurile stinse pentru a nu stîrni alarma. La orele nouă, navigatorul Sadler anunță apropierea de drumul de coastă — și deci de obiectiv.

Convoiul face haltă, deoarece pe drum domnește o ani-mație neașteptată. Fără îndoială, patrule motorizate.

— Nu-ncape vorbă că pe noi ne caută, spune flegmatic Holliman. De parcă s-ar fi atașat de noi.

A sosit momentul ca Stirling, Mayne și „șoferii lor de taxi“ să se despartă pînă la încheierea celor două operații la Tamit și Sirta. Sînt din nou precizate modalitățile de întîlnire și fiecare grup se afundă în noapte.

Se știe ce s-a întîmplat cu grupul lui Mayne, care reușește să distrugă douăzeci și patru de avioane la Tamit, și cu grupul lui Stirling, mai puțin norocos, dar care se întoarce totuși fără nici o pierdere.

Reveniți la Jalo fără piedici, sub protecția lui Holliman. Stirling și Mayne trebuie să aștepte trei zile întoarcerea lui Jock Lewes. Nici acesta n-a avut mai mult noroc decît Stirling cu distrugerea de avioane. Aerodromul din El-Agheila s-a arătat a fi doar un punct de tranzit pe care nici un aparat nu staționa noaptea. Dar Lewes este un bărbat căruia îi e groază să se deranjeze degeaba. Avînd la dispoziție o Lancia mare care seamănă mult cu mașinile de stat major utilizate de italieni, a ținut s-o ia cu el în această expediție, cu toate protestele oamenilor săi care găsesc

vehiculul prea puțin practic pentru drumurile deșertului.

— Uram vechitura aia de Lancia, precizează unul din subofițerii grupului.

În lipsă de avioane, Lewes se hotărăște să folosească „vechitura” pentru atacul asupra unui han ajuns punct de adunare al ofițerilor aliați inamici, pe drumul Mersa Brega.

Lancia trece deci în fruntea camionetelor LRDG și, cu sînge rece, se plasează în urma unui convoi italian, ajungînd astfel pînă la han. Din nefericire, înmatriculările britanice ale camionetelor sînt pînă la urmă observate și se dă alarma chiar în clipa în care Lewes și alți cîțiva au sărit pe pămînt să treacă la atac.

— Inamicul, povestește sergentul Lilley, a început să tragă din interiorul hanului cu tot ce avea la îndemînă. Jock ne-a strigat să ripostăm cu Breda și Bren. Jim Almonds a încercat să tragă cu Breda — și nu s-a întîmplat nimic. Am încercat și eu — același lucru. Noaptea era rece și uleiul înghețase pe arme. Gloanțele șuierau din toate părțile. În cele din urmă, am reușit să deparez Bren-ul și să-l fac să tragă ¹.

Cîtuși de puțin descurajat de acest eșec, Lewes își împarte grupul în două. Unul rămîne să răspundă focului în fața hanului, iar celălalt va dispune treizeci de bombe explozive-incendiare într-un parc de automobile nu departe de han, distrugînd un număr considerabil de camioane. După care poate fi dat fără dificultate ordinul de retragere.

Între timp, grupul lui Fraser a reușit o operație ce va rămîne model al genului. Pătrunzînd fără să se facă remarcă pe aerodromul de la Agedabia, Bill Fraser, sergentii Tait și Du Vivier, soldații Phillips și Byrne au reușit să se ascundă la cîțiva metri de santinele, vreme de peste o oră, înainte de a trece la acțiune. După care, împărțiți în două grupuri, au pus bombe pe treizeci și șapte de avioane, înainte să se retragă fără nici o pierdere, în urma confuziei deosebite produse de primele explozii.

Pentru că au intrat în acțiune la miezul nopții, ei se vor alătura grupului care-i adună la orele patru și jumătate dimineața. Singurul regret al căpitanului Bill Fraser este că a lăsat două avioane intacte, din lipsă de bombe. Iar

¹ Citat de Virginia Cowles, *op. cit.*

singura dramă a acestei echipe este că, la întoarcere, convoiul LRDG este atacat din eroare de două bombardiere britanice Blenheim care, luându-le drept coloană inamică, atacă, ucid doi oameni și rănesc alți doi. Fraser ajunge la Jalo ultimul, dar cu cel mai frumos rezultat.

IX

Stirling nu-i omul care să se culce pe lauri, de orice fel ar fi ei. Succesul acestei serii de raiduri îl incită imediat la un singur lucru : să forțeze și mai mult cadența. Alte raiduri reușesc în noaptea dinaintea Crăciunului la Tamit, unde Mayne, revenit la locul „crimei,” distruge douăzeci și șapte de avioane trimise spre a le înlocui pe cele distruse deja, și la Sirta, unde Stirling ține să-și ia revanșa.

De această dată, comandoul lui Mayne nu-i interceptat la Tamit de pază decît după ce a pus toate bombe. El se pregătește să plece cînd o voce lansează în noapte o somație în italiană.

— *Freund* * ! strigă imediat Mayne în germană.

Și în același timp smulge siguranța unei grenade pe care o aruncă în direcția de unde a venit interpelarea. Grupul profită de surpriză ca s-o șteargă chiar în clipa în care încep să răsunе aproape peste tot focurile mitralierelor.

În timpul acesta, Stirling turbează. Are impresia că re trăiește — și deloc plăcut — o situație cunoscută deja. Drumul de coastă, pe care trebuia să-l traverseze pentru a ajunge la aeroportul din Sirta este blocat din nou de o circulație neîntreruptă a coloanelor blindate inamice. Pînă la orele trei și jumătate dimineața, patrula LRDG și grupul lui Stirling trebuie să aștepte, ascunși nu departe de drumul de pe care răzbate zgomotul de șenile și de motoare.

* Prieten.

La orele două și jumătate, o lumină violentă a aprins noaptea în direcția Tamit.

— Uite că „Paddy“ se joacă de-a focul de artificii, comentează caporalul Cooper, un bărbat indesar, brunet și spiritual care va ajunge una din persoanele de încredere ale lui Stirling și, mai târziu, un ofițer de carieră foarte apreciat.

La orele trei și jumătate, Holliman decide să-și încerce norocul și vehiculele LRDG oboară pe șosea și pornesc la drum. Dar nu pot rămâne aici multă vreme, pentru că, un kilometru și ceva mai departe, șiruri întregi de blindate și de camioane sînt garate pe marginea mării artere de coastă. Șoseaua trebuie părăsită și încercată înaintarea de-a lungul ei, pe un teren accidentat.

La orele patru, grupul a ajuns la aproximativ trei kilometri de aerodrom. Stirling și grupul său vor pleca spre acesta pe jos, încercînd să se strecoare printre nenumărate posturi de pază și santinele plasate aproape pretutindeni în noaptea asta în care Rommel zguduît de ofensiva lui Auchinleck și constrîns deja să abandoneze toate punctele sale de sprijin pe coastă pînă la Benghazi, este pe cale să-și regrupeze trupele la El-Agheila.

Holliman și oamenii săi vor aștepta pînă la orele cinci, instalați cu sînge rece pe marginea drumului, între un pluton de automitraliere germane și două coloane de tancuri de aceeași naționalitate. Din fericire, toată lumea pare să doarmă și, noaptea, la oarecare distanță, toate vehiculele militare seamănă între ele. Holliman și Stirling conveniseră totuși asupra unei parole. Stirling și oamenii săi, încordați, cu pușca Thompson gata să tragă, se afundă în noapte și încep o dificilă înaintare într-un teren în care inamicul pare să mișune. La orele patru și jumătate, Stirling își dă seama că a ratat din nou : el și grupul său nu mai au timp să ajungă la aerodrom, să efectueze sabotajele acolo și să revină la punctul de adunare. În silă, dă ordin de întoarcere.

După zece minute, mergînd în fruntea micului său grup de comando, ajunge lîngă vehiculele LRDG. Spre marea sa decepție, a uitat să spună parola și se găsește nas în nas cu unul din oamenii lui Holliman, cu arma în mînă.

— Sînt eu, îi spune, nici un dubiu !

— Desigur, sir, răspunde celălalt. Neauzind parola, tocmai am tras la vreo cinci metri deasupra dumneavoastră, dar uitasem să vir un cartuş pe ţeavă...

— Cînd mi-a spus asta, va povesti mai tîrziu Stirling, am simţit că mă fac mai palid.

Dar, palid sau nu, el refuză să se fi deranjat degeaba. Ca şi prima oară, hotăreşte să se răzbune, în lipsă de avioane, pe vehiculele terestre. Tîrîndu-se sub primele lucruri ale zorilor, el şi trei din oamenii săi vor aşeza bombe Lewes la bordul a douăsprezece camioane staţionate nu departe pe marginea drumului. Apoi îi face lui Holliman o propunere pe care acesta o găseşte foarte convenabilă, deşi îl scoate oarecum din rolul de ducere şi aducere ce îi fusese desemnat.

Este vorba de a parcurge pur şi simplu drumul, cu vehiculele LRDG, mitraliind tot ce iese în cale, ceva în felul în care procedase Jock Lewes lîngă Mersa Brega.

— În sfîrşit, puţin sport, spuse Holliman. Să ne grăbim, că se face ziuă.

E 4 h 50. Soldaţii SAS şi cei din LRDG se urcă în grabă în cele trei camioane, care demarează în trombă şi ajung curînd în dreptul primelor vehicule ale inamicului staţionate pentru noapte : tancuri, camioane şi blindate diverse. Imediat izbucneşte o salvă de focuri infernală. La bordul vehiculelor britanice, toată lumea trage, în afara şoferilor. Cu mitraliera, cu pistolul-mitralieră, cu puşca. Nu se întrerup decît să arunce vreo grenadă.

De cealaltă parte, rezultatul pare catastrofal. Din mai multe camioane ţîsnesc flăcări, în timp ce echipajele, trezite brusc, aleargă înnebunite în lumina firavă a zorilor. Trei campamente instalate pe marginea drumului sînt şi ele atacate, gloanţele străpung corturile şi grenadele explodează în mijlocul celor ce dorm.

La 5 h 15, Holliman dă, cu regret, ordinul să părăsească drumul.

— Începe să fie prea multă lumină, îi spune el lui Stirling.

O spune aproape cu aerul că se scuză.

Își încetează atacul și, spre marea lor surpriză, inamicul năucit nu face nici o tentativă să-i urmărească. La orele 7 întâlnesc grupul lui Paddy Mayne, punctual la întâlnire, care face un raport despre noul său succes.

— Va trebui să mă trezesc și eu, comentează Stirling auzind totul. Concurența devine prea dură în unitatea asta.

Sfârșitul dării de seamă asupra operațiunii din acest 24 decembrie este deopotrivă laconic și vesel :

„Am sărbătorit Crăciunul pe drum de întoarcere ! Cu multă bere, pudding și carne de gazelă.“

Dar după revenirea celor două grupuri la Jalo, bucuria aceasta va ceda treptat locul neliniștii — o neliniște ce se va arăta, din păcate, foarte justificată. Zilele trec, din ce în ce mai lungi pentru Stirling și Mayne, fără cea mai mică știre de la celelalte două comandouri, conduse de Lewes și Fraser.

Aceste două echipe aveau ca obiective aerodromurile de la Nofilia și Marble Arch — numit astfel pentru că se afla în apropierea unui arc de triumf uriaș din marmură masivă construit la ordinul lui Mussolini — între Sirta și El-Agheila, foarte aproape de coastă. Echipetele fuseseră duse acolo și trebuiau aduse înapoi de un convoi de șase camioane ale LRDG.

Răgazul normal de așteptare e mult depășit când revine la Jalo doar unul din aceste vehicule, deteriorat, ciuruit de lovituri și supraîncărcat cu oameni: toți supraviețuitorii unui raid transformat în catastrofă. Iar Stirling află atunci cu brutalitate și cea mai rea dintre vești : moartea lui Jock Lews, „tovarășul său din primele clipe, suflet și artizan, alături de el, al „Detașamentului L“.

Totul însă începuse în cea mai perfectă bucurie. După ce părăsiseră convoiul LRDG și se separaseră de grupul lui Bill Fraser, Lewes și oamenii săi își oferiseră chiar o mică sărbătoare de Crăciun sub stele. În scopul acestei serbări cîmpenești, fiecare luase cu el o cutie de bere, iar Lewes adusese și pudding în conservă pe care l-au împărțit cu toții după toasturile de rigoare.

După care, către orele 2 dimineața, și-au reluat înaintarea spre aerodromul Nofilia unde au ajuns în zori,

cum era prevăzut. Dar, potrivit povestirii supraviețuitorilor, avioanele erau atât de dispersate pe teren încît a fost foarte dificil să ajusteze între ele dispozitivele de întîrziere a încărcăturilor explozive. Prima bombă a explodat cînd cea de-a doua abia fusese pusă. Imediat paza aerodromului a dat alarma și comandoul britanic a trebuit să se retragă doar cu un bilanț de două avioane distruse.

A fost recuperat fără necazuri de convoiul LRDG, care s-a îndreptat apoi spre Marble Arch, să asigure și retragerea grupului lui Fraser. În acest moment s-a produs drama. Un bombardier italian Savoia a reperat micul convoi și l-a atacat la joasă altitudine, trăgînd cu toate mitralierele.

„Am ripostat cu tot ce ne cădea sub mîină, îi va povesti lui Stirling sergentul Lilley, dar focul nostru nu părea să-l deranjeze. Ne-am părăsit vehiculele pentru a încerca să ne adăpostim, dar avionul ne urmărea, aruncîndu-se în picaj asupra noastră în două rînduri. Atunci a fost lovit Jock Lewes. L-am pansat imediat, dar a murit cinci minute mai tîrziu. Am reușit să-i săpăm în grabă o groapă adîncă de vreo șaizeci de centimetri și să-l îngropăm”.

Calvarul convoiului nu se încheiase. La scurt timp, două avioane de vînătoare, alertate fără îndoială de aparatul Savoia, au preluat ștafeta și au atacat în picaj. Alte avioane li s-au alăturat și astfel a început un atac aerian în toată regula, care a durat mai multe ore. Mai multe ore ce au părut secole oamenilor lungiți pe burtă în nisip, dorind să se poată afunda cu totul pe măsură ce gloanțele își desenau direle de moarte.

Culme a nenorocirii, ținutul în care avea loc atacul era, după expresia sergentului Lilley, „plat ca o masă de biliard”. Deasupra, avioanele păreau să-și urmeze unul altuia într-un balet fără sfîrșit. Cînd, după opt ore, ultimele avioane de vînătoare, epuizîndu-și munițiile, s-au hotărît să se întoarcă, fiecare din oamenii convoiului se gîndea sincer că e unicul supraviețuitor, în timp ce se ridica, cu membrele înțepenite, cu dureri de cap și timp-panele vătămăte. Aveau să descopere cu stupefacție că doar vehiculele fuseseră distruse. În afara lui Lewes, care

zăcea deja la şaizeci de centimetri sub nisip, nimeni nu fusese atins.

Dar distrugerea vehiculelor era şi ea o catastrofă, poate chiar eliminarea oricărei şanse de supravieţuire. Însă oamenii din Long Range Desert Group, s-a văzut deja, nu se lăsau pradă disperării înainte de a fi făcut tot ce se putea face. Sub conducerea şefului convoiului, locotenentul C.S. Morris — care va primi ulterior Crucea Militară — vor trece imediat la acea operaţiune cunoscută printre ei sub termenul semnificativ de „canibalizare“, reperind şi demontând toate piesele încă intacte ale tuturor vehiculelor, cu scopul de a reconstitui unul singur în stare de funcţionare.

În câteva ore, acest automobil din bucăţi a fost încheiat şi, îngrămădiţi la bordul „monstrului“, soldaţii şi-au reluat drumul în căutarea lui Bill Fraser şi a grupului său. Rămânea în urmă doar moviliţa de nisip ce semnală moartea lui Jock Lewes, *scholar and soldier, killed in action**.

La punctul de întâlnire fixat cu grupul lui Fraser, aproape de Marble Arch, nu era nimeni. Camioneta „reconstituită“ a aşteptat mai multe ore în zadar, apoi, încet, din greu, a pornit din nou spre Jalo. La bordul ei, oamenii erau atît de înghesuiţi încît trebuiau să se ţină unii pe alţii, în ciorchine, să nu cadă. Dar în timp ce se hurducau astfel pe kilometri şi kilometri de drumuri deşertice, o întrebare continua să-i obsedeze pe toţi : ce se putuse întîmpla cu Bill Fraser şi comandoul său ?

Acesta era compus din patru oameni în afara lui Fraser însuşi : sergenţii Du Vivier şi Tait, soldaţii Phillips şi Byrne. Cît despre scopul operaţional fixat, au avut încă şi mai puţin noroc decît Lewes. Au găsit aerodromul de la Marble Arch pustiu : nici un avion. Reveniţi la locul întâlnirii marcat pe harta lui Fraser, n-au văzut pe nimeni şi au început să aştepte unitatea ce urma să-i culeagă. La început, liniştiţi, apoi cu o nelinişte ce sporea pe măsură ce proviziile se îpuţinau. De fapt, cum aveau să afle mai tîrziu, fusese o eroare în ce priveşte locul de întîlnire.

* Cărturar şi soldat, ucis în acţiune. (engl.).

Fraser și oamenii săi au rezistat astfel șase zile, la capătul cărora nu le rămăsese mai mult de o jumătate de oca de apă pe om și rații pentru vreo patruzeci și opt de ore, sub formă de sardine în cutie, brinză condensată și fructe uscate. Era evident că vehiculele LRDG nu vor mai veni și Fraser n-avea decît o singură alegere : să se predea inamicului, aflat foarte aproape, sau să încerce să ajungă la liniile britanice prin mijloace proprii. Prima soluție îi apărea pur și simplu de neconceput, a ales-o imediat pe a doua, oricît de impracticabilă părea, și a hotărît să se îndrepte cu orice preț spre Hasselet, poziția prietenă cea mai apropiată — dar aflată totuși la o distanță de vreo trei sute douăzeci de kilometri. Mica trupă se puse în mișcare de-a lungul deșertului.

„În prima zi, povestește sergentul Du Vivier în jurnalul său de drum, am mers tot timpul fără să găsim o picătură de apă. Deși eram foarte însetat, m-am decis să nu beau jumătate de oca rămasă, căci clipocitul ei în bidon îmi ridica moralul. Uneori îmi umezeam gura, dar făceam în așa fel încît să scuipe apa din nou în bidon, să nu se împuțineze prea mult. Apoi am început să sug cîteva pietricele, să pot continua să salvez puțin.“

După o noapte grea petrecută sub unica lor cuvertură, bărbații au pornit din nou la drum în zori, încă și mai epuizați și însetați.

„Ziua a trecut, scrie sergentul Du Vivier, fără să găsim apă. Apoi am reperat, la vreo zece kilometri sud-est ceva ce semăna a lac și, plini de speranță, am grăbit pasul. Cînd am ajuns la țintă, am descoperit cu disperare că era vorba de apă sărată. Atît de sărată că era imposibil să iei o înghițitură cît de mică.“

Cu două bidoane, un tub de cauciuc și un foc din bagligă de cămilă au încercat să distileze apa pentru a o îndulci, dar și-au dat repede seama că le trebuia aproape o oră de eforturi supraomenești ca să obțină mai puțin de o jumătate de oca de apă dulce. Au hotărît atunci să se împartă în două grupuri : Fraser și Du Vivier, care au rămas pe loc să distileze cît mai mult lichid posibil, în timp ce Tait, Phillips și Byrne urmau să-și încerce norocul împotriva vreunei patrule sau vehicul inamic cu

speranța să le fure apa atât de prețioasă ce începea să-i obsedeze pe toți.

Către miezul nopții, al doilea grup s-a întors triumfător. Reușise să atace un camion german izolat și să pună mîna pe două canistre cu apă dulce. În plină euforie, cei cinci bărbați și-au făcut chiar cîte un ceai cald.

Dar următoarele trei zile au continuat să meargă fără să găsească vreo picătură de apă și obsesia setei a revenit. Spre sfîrșitul celei de-a treia zi, au văzut dintr-odată răsărindu-le la mai puțin de o sută de metri în față un întreg convoi italian ce făcea haltă în deșert. S-au repliat cu prudență și s-au pus la adăpost. Unul din camioane oprise la oarecare distanță de celelalte, ceea ce le-a dat pe loc britanicilor cîteva idei.

Îndată după căderea nopții, s-au tîrît spre vehiculul izolat și au reușit să determine, după sunetul vocilor, că nu se aflau la bord decît patru soldați italieni. La semnal, toți au făcut un salt înainte. Fraser s-a cățarat în cabina vehiculului, în timp ce, acoperiți de Du Vivier și Byrne, cu revolverele în mîini, Tait și Phillips săreau sub prelată și-i neutralizau pe ocupanți. Aceștia, surprinși cu totul, nici măcar n-au încercat să reziste, mulțumindu-se să-i roage să fie lăsați în viață.

Du Vivier i-a asigurat pe cît a putut în franceză și le-a spus că, dacă rămîn liniștiți, nu le vor face nici un rău. Vorbe care i-au calmat îndată pe italieni : aceștia crezuseră că sînt atacați nu de soldați inamici, ci de vagabonzi arabi, ceea ce îi înspăimînta cu mult mai mult.

În timpul acesta, cu toții scotoceau camionul în căutare de apă. Fraser a încercat chiar să golească radiatorul, dar lichidul aflat înăuntru era cald, roșu de rugină și absolut de nebăut. Tait a gustat cu lăcomie conținutul unei sticle, dar a scuipat cu o grimasă oribilă înghițitura absorbită : era benzină. Micul grup a trebuit să se mulțumească cu șterpelitul cîtorva cutii de conserve și a unui mic reșou portativ cu benzină înainte să-și reia fuga spre est.

A doua zi seara, total epuizați după o nouă zi de marș, Fraser și echipa sa au decis că singura soluție ar fi să pună mîna pe un vehicul care să le permită să facă res-

tul drumului. După un mic repaos, s-au pregătit pentru o ambuscadă în spatele stîncilor, alături de drum. Șansa li s-a arătat în mai puțin de o jumătate de oră, sub forma unei mașini ușoare care înainta foarte încet, cu toate farurile aprinse.

După cîteva clipe, au capturat-o și i-au neutralizat fără greutate pe ocupanți, doi germani prea puțin combativi.

Cei cinci britanici s-au îngrămădit cum au putut în micul vehicul, împreună cu cei doi prizonieri pe care era limpede că nu-i vor lăsa la fața locului. Cu o țevă de revolver așezată delicat în spatele urechii drepte, șoferului i s-a ordonat să ia drumul spre Mersa-Brega — și acesta s-a executat docil.

Pe acest drum, micul grup a trecut prin fața faimosului han atacat de Lewes ceva mai înainte. Din nou, hanul era înțesat de ofițeri inamici, dar nici unul nu a dat atenție mașinii. Cei doi prizonieri germani n-au încercat, în ce-i privește, în nici un fel să se manifeste. Zece kilometri mai departe, Fraser a ordonat șoferului să părăsească drumul și să se îndrepte din plin spre sud, dar, după vreo douăzeci de kilometri, vehiculul s-a înfundat într-un fel de chott de unde n-a mai putut fi scos. Nu le mai rămînea britanicilor decît să-și ia rămas bun de la prizonierii lor, ceea ce au făcut cu cea mai mare curtoazie, și, din nou, au plecat la drum pe jos. Nu mai aveau de parcurs decît șaizeci și cinci de kilometri pînă la propriile linii. După două zile, sîmbătă 10 ianuarie 1942, au reușit și aceasta : Fraser și oamenii săi, de nerecunoscut, bărboși, în zdrențe, cu chipul tras, erau culeși de o patulă de automitraliere britanice. Unii au plîns de ușurare.

În paralel, o aventură analogă trăise o altă „patrulă pierdută“, compusă din zece oameni ai LRDG separați de ai lor în timpul unui atac aerian în plin deșert. Rămînînd la 30 decembrie doar cu puțină apă, nouă biscuiți și o cutie de ciocolată vitaminizată aceștia au fost recuperați la 9 ianuarie de unitatea lor nu departe de Jalo, epuizați dar în viață.

X

Deși întristat de moartea lui Jock Lewes, Stirling poate, de data aceasta, să fie mîndru de rezultatele obținute de grupul său : în numai cincisprezece zile, SAS a distrus nouăzeci de avioane la sol, numeroase vehicule și, fapt și mai important, a semănat un haos uriaș în rîndurile forțelor adverse. Stirling, care tocmai a fost promovat la gradul de maior — exact gradul ce-i făcea o atît de proastă impresie mai înainte — estimează pe bună dreptate că unitatea sa poate și trebuie să fie una recunoscută. Cu un dispreț amabil față de regulile în vigoare face în așa fel încît să-i dea simbolurile autonomiei.

Una din primele sale griji a fost să-i ceară sergentului Bob Tait, foarte priceput la asemenea gen de isprăvi, să deseneze o insignă anume pentru Detașamentul L : un pumnal încadrat de două aripi verticale, cu deviza „Cine îndrăznește, va învinge“. Fondul insignei este jumătate bleu închis, jumătatea bleu deschis dintr-un motiv foarte aparte și foarte britanic. Printre membrii fondatori ai SAS, unul a făcut parte din echipa de vîslași ai Universității Oxford, Jock Lewes, iar celălalt din echipa Universității Cambridge, T.B. Langton. Nu trebuie să existe nici invidie, nici flagrantă nedreptate și, prin-urmare, fiecare din cele două mari echipe universitare vecine își vede culoarea figurînd pe noua emblemă. Pe de altă parte, Stirling și tovarășii săi explică de bunăvoie cui vrea să asculte — și uneori chiar și celorlalți — că pumnalul nu-i un pumnal decît de circumstanță și că simbolizează de fapt spada magică Excalibur.

Abia concepută, această insignă l-a făcut pe Stirling să aibă cîteva noi confruntări cu statul major. La cererea oficială pe care el a adresat-o în legătură cu subiectul, i s-a răspuns că unitatea SAS fiind un detașament și nu un regiment, n-avea dreptul la o insignă aparte, și că oamenii care îl formau trebuiau să continue să poarte emblemele regimentelor de origine. Dar noul maior a aruncat răspunsul la coș și a început imediat să distribuie „pumnale înaripate“ unității sale. Revanșa a apărut cînd, întîlnindu-l pe generalul Auchinleck, l-a auzit declarînd în public :

— Foarte frumoasă insignă. Excelentă idee.

Această „excelentă idee“ n-a fost singura, căci Stirling a creat și o insignă de parașutist, care nu se obține decît după șapte sărituri — și s-a născut chiar într-un bar al hotelului Shepheard's, din Cairo. Într-adevăr, acolo Jock Lewes a remarcat, după cîteva pahare cu whisky, pe o frescă murală, un superb ibis cu aripile desfăcute. L-a semnalat lui Stirling spunîndu-i că, luînd aripile și înlocuind corpul păsării cu un parașutist, ai putea avea o insignă foarte acceptabilă. Ideea a fost pe loc adoptată și udată cum se cuvine. „Brevetul parașutist“ britanic se născuse.

O singură nuanță : în grupul lui Stirling, debutanții își poartă insigna pe mîneacă și nu sînt autorizați să o poarte pe piept decît după ce s-au distins într-o operațiune. Această marcă de satisfacție foarte oficioasă se va arăta un excitant mai eficace decît multe din decorațiile Majestății Sale.

Nedînd înapoi la nimic, Stirling își dotează de asemenea unitatea cu berete albe, unice și fără precedent în armata britanică, dar, în fața protestelor suscitade de această inițiativă, adoptă repede o beretă de culoarea nisipului, ceva mai discretă.¹

Se înțelege, însă, că în această lună ianuarie 1942, în care ofensiva „Crusader“ declanșată la începutul lui decembrie de Auchinleck continuă încă victorioasă, insignele și piesele de uniformă nu sînt singura preocupare a lui Stirling. Trebuie în același timp să-și completeze efectivele — Lewes fiind ucis iar comandoul lui Fraser neajungînd încă la bază — și să pună la punct cu comandamentul noi planuri de operațiuni.

Pentru aceasta, Stirling se duce la Cairo în primele zile ale lui ianuarie și se prezintă la statul major cerînd să-l vadă de urgență pe generalul Auchinleck în persoană. Fapt care, ca din întîmplare, îl face să aibă un nou incident cu reprezentanții ierarhiei militare clasice. De

¹ Abia în 1944 SAS vor adopta bereta roșie a trupelor aeropurtate britanice — cu excepția lui „Paddy“ Mayne, care n-a vrut niciodată să cedeze în această problemă. Bereta de culoarea nisipului le-a fost totuși redată în 1957.

peste o lună, Stirling a hotărît să-și lase barbă, o barbă brună și ușor cîrlionțată pe care o urmărește cu încintare cum crește. Dar privirea pe care o aruncă acestei excrescențe piloase generalul de stat major ce-i primește cererea de audiență la Auchinleck este cu mult mai puțin tandră.

— Cred că dacă vreți să-l vedeți pe comandantul șef va trebui mai întîi să vă bărbieriți, Stirling, îi spune generalul pe un ton profund șocat.

— Am foarte puțin timp, răspunde sec proaspătul bărbos. Iar pe general trebuie să-l văd imediat.

— Bine, suspină celălalt. Dacă vă place riscul...

Însă departe de a împărtăși părerea adjunctului său, Auchinleck se preface că a căzut în admirația insolitei înflorituri de pe maxilarul inferior al lui Stirling.

— Ce barbă superbă ! exclamă el la intrarea șefului SAS. Nu știu pentru ce să vă felicit mai întîi : pentru această admirabilă plantație sau pentru succesul raidurilor dv... Mai bine să vorbim de următoarele raiduri.

Întrebarea nu-l găsește, desigur, pe Stirling nepregătit : el are deja planul său — revoluționar, ca de obicei. Și, repede, îi oferă lui Auchinleck cu o analiză a situației la care acesta nu poate decît să adere. Benghazi, care era pe atunci principalul port de aprovizionare al forțelor Axei, a fost evacuat și inamicul a fost obligat să transfere în mare grabă structurile dispozitivului său logistic într-un port mult mai îndepărtat, la Bouerat, dincolo de Sirta, la cinci sute de kilometri spre vest. Acolo trebuie dată lovitura, pentru a încerca în special distrugerea prețioaselor rezerve de carburant ale adversarului.

Foarte calm, Stirling „a schimbat viteza“ în planurile sale de acțiune : nu mai este vorba de un raid asupra unui aerodrom izolat, ci de un atac prin surpriză asupra unui port important, populat și păzit în permanență. Auchinleck rămîne încremenit un moment, apoi întreabă care vor trebui să fie efectivele angajate.

— Nu mai mult de o duzină de oameni, replică Stirling. Dar voi avea nevoie de asemenea și de concursul lui Special Boat Section (SBS) *.

* Secția specială ambarcațiuni (engl.)

„Special Boat Section“ este o unitate la fel de aparte, cu care scoțianul pare să aibă scopuri destul de precise. Este vorba de un grup, constituit la origine în cadrul Layforce, * a cărui misiune constă în explorarea discretă a porturilor și țărmurilor inamicului în canoe și bărci pneumatice. La dizolvarea lui Layforce, SBS și-a obținut independența, iar Stirling crede în mod firesc că ar putea constitui un sprijin extrem de prețios pentru SAS. Nu-i va trebui mult timp să aibă câștig de cauză și să „recupereze“ în întregime această unitate amfibie.

După ce și-a expus planul, Stirling obține cu ușurință de la Auchinleck autorizația de a înrola șase ofițeri și patruzeci de soldați în plus pentru a întări „Detașamentul L“. Decis să ajungă la Jalo la 10 ianuarie cel mai târziu, pentru a pregăti raidul asupra portului Bouerat, șeful SAS se va transforma în grabă în sergent recrutor — și din nou va beneficia de o șansă extraordinară.

Datorită acestei șanse — adăugată, trebuie să o spunem, fraternității scoțiene — el va angaja aproape instantaneu un element de o valoare excepțională : un tânăr ofițer de la Queen's Own Cameron Highlanders ** pe nume Fitzroy McLean.

Scoțian dintr-o familie bună și diplomat cu o carieră deja promițătoare — atașat la ambasada din Paris, apoi la cea din Moscova, reușind să viziteze Asia sovietică, el făcea la Foreign Office *** figură de expert în problemele U.R.S.S. — Fitzroy McLean nu reușise să ajungă în armată decât cu prețul unui ocol aproape unic în analele militare : alegându-se deputat.

* Forța lui Lay (a se vedea cap II).

** Regiment scoțian cu anumite particularități. Cameron este un vechi clan scoțian, capabil să-și traseze arborele genealogic pînă la regele Robert I. Există, de asemenea, în ultimele trei sute de ani, o sectă de cameronieni. În armata britanică, acești cameronieni (infanteria scoțiană) sînt descendenții direcți ai „gărzii cameroniene“ (Cameronian guard), prima oară folosită pentru restabilirea ordinii în Highlands (zona muntoasă a Scoției), după lupta de la Killiecrankie (1689 — în lupta de aici împotriva forțelor lui William III s-a înregistrat o victorie scoțiană, dar revolta a fost curînd reprimată).

*** Foreign Office — Ministerul de Externe britanic.

Cînd s-a declarat războiul, el ceruse să se angajeze, dar superiorii săi i-au replicat că, în calitate de diplomat, era mobilizat pe loc. Scoțian șiret, el a căutat ceva care să-I facă total indezirabil în ochii celor de la Foreign Office. A căutat și a găsit.

— Domnule, i-a declarat el superiorului său direct, mă gîndesc să urmez o carieră politică.

Doar la aceste cuvinte, superiorul a încruntat din sprîncene cu un aer scandalizat.

— O carieră politică ? Cum așa ?

— Da, mă gîndesc să mă prezint la alegeri.

Mare grozăvie ! După ce și-a înghițit cu greu saliva, superiorul a proclamat pe un ton profund dezgustat :

— În acest caz, înțelegeți că va trebui să vă dați demisia din serviciu.

— Bineînțeles, domnule, făcu McLean cu un aer prefăcut.

Chiar a doua zi el demisiona și se angaja ca soldat de clasa a doua în Cameron Highlanders, regimentul în care serveau în mod tradițional membrii familiei sale. După un program sever de instrucție, ritmat de sunetul cimpoaielor în cazarma regimentului din Inverness, a fost ales pentru plutonul de elevi-ofițeri și înaintat sublocotenent. În acel moment, Foreign Office-ul, tenace, a fost cît pe ce să-l recupereze și l-a obligat să meargă pînă la capăt cu intențiile pe care și le mărturisise.

Amenințat să fie rechemat la biroul din Londra pentru a tria telegrame, sublocotenentul McLean s-a năpus-tip pe cea din urmă ocazie ce i se oferea. În Lancashire aveau loc alegeri parțiale, la care s-a prezentat foarte oficial drept candidat conservator. După o campanie electorală ultrarapidă și, în orice caz, cu totul improvizată, a fost, spre surpriza generală — și îndeosebi a lui însuși — ales cu o confortabilă majoritate. După care, eliberat de orice amenințare birocratică, a demisionat din nou și s-a alăturat în grabă unui contingent ce se imbarca pentru Egipt, pentru a întări al doilea batalion Cameron din deșert ¹.

¹ Trebuie precizat că după război Fitzroy McLean s-a prezentat din nou — dar de data aceasta în mod serios — la alegeri și a devenit un parlamentar eminent.

În acest moment al carierei sale militare îl întâlnește Stirling la Cairo. Cei doi bărbați nu sînt niște necunoscuți unul altuia, căci McLean e un bun prieten al unuia din frații lui Stirling, Peter¹ diplomat ca și el, și care se întîmplă să fie în acest moment secretar de ambasadă în capitala egipteană.

În fața unui pahar, Stirling ascultă povestea aventurilor lui McLean — și a eforturilor sale supraomenești de a face războiul împotriva tuturor. Și decide cît se poate de firesc că îi „trebuie“ acest scoțian încăpățînat și inteligent.

— De ce nu vii în brigada Special Air Service ? întrebă el insidios.

— Ce-i asta ?

— Hm, păi..., face Stirling, propriu-zis nu-i chiar o brigadă. Dacă te iei după efective, e mai mult o secție. Dar eu mă ocup de ea, împreună cu cîțiva prieteni...

Și începe să-i explice unui McLean din ce în ce mai atent obiectivele și principiile de funcționare ale unității.

„L-am întrebant — povestește McLean într-o remarcabilă și savuroasă carte de amintiri — ce vrea să însemne exact Special Air Service. Mi-a răspuns că însemna pur și simplu că toată lumea trebuia să facă un antrenament de parașutist. L-am întrebant atunci dacă îi plăcea parașutismul. Mi-a mărturisit că-l găsea extrem de dezagreabil, dar că putea fi util cînd doreai să-ți viri nasul în locuri neașteptate — de pildă în spatele liniilor inamicului²“.

La sfîrșitul convorbirii, McLean este convertit și angajat. Este imediat trimis spre tabăra de antrenament de la Kabrit cu un camion „încărcat de pistoale-mitralieră, parașute, pachete de explozibile și cu doi sergenți întorși din permisie, a căror discuție i se pare cît se poate de edificatoare :

„Parașutați greșit... Rațiile dispărute... Munițiile dispărute... Apa dispărută... Nu poți ști dacă li s-au deschis parașutele sau ce s-a întîmplat !... Cînd i-au rogăsit erau

¹ David Stirling avea două surori și trei frați : Peter, diplomatul, Hugh, ofițer în Garda scoțiană, care va fi ucis în prînăvara lui 1941, și William, care va trece din Garda scoțiană în SAS, unde va comanda al doilea regiment.

² Fitzroy McLean, *Eastern approaches*, Jonathan Cape, Londra, 1949.

morți... Patrulă inamică... Tras o rafală la întâmplare... Nu puteai vedea nimic în noapte... Trebuie să fi sărit cu o mină“.

Rezumatul acesta este evident al operației-catastrofă din luna noiembrie. Dar, culme a fericirii, McLean este întâmpinat în tabăra de la Kabrit de un colos scoțian imperturbabil și sinistru pe nume Duncan, infirmier la Aberdeen în civilie, care îi indică un cort cu încurajatoarele cuvinte :

— Ah ! bietul domn care locuia acolo n-o să mai aibă nevoie de el. Și nici de lucrurile lui.

Abia s-a instalat McLean și un bărbos cu aerul ușor epuizat pătrunde grăbit în cort. Este „bietul domn“ — mai precis Bill Fraser, pe care toți îl credeau mort și care tocmai a sosit de la Jalo după periplul său de necrezut în deșert. McLean se alege cu mutatul.

O altă lovitură norocoasă pentru Stirling este, aproape în același timp, recuperarea în bloc a cincizeci de parașutiști ai Franței libere veniți din Siria cu doi ofițeri, căpitanul Berge, un meridional vioi și șiret, și locotenentul Jordan, un om din nord calm și gînditor. Cu toții au făcut antrenamentul de parașutism la școala de la Ringway, încît nu rămîne decît să-i inițiezi în metodele particulare ale SAS, mai ales în ce privește sabotajul.

Pentru aceasta, Stirling le găsește un profesor minunat : căpitanul Bill Cumper, pe care îl „împrumută“, în principiu pentru două săptămîni, de la trupele de geniu. În vîrstă atunci de vreo patruzeci de ani, Cumper este un superb cockney* altfel decît restul lumii. După douăzeci de ani petrecuți în armată, a devenit ofițer odată cu războiul și a putut să arate curînd că știe totul despre explozibile, care erau pasiunea și meteahna sa. El este mai ales cel care s-a ocupat de toate distrugerile atunci cînd s-a retras Armata a VIII-a.

* Cockney — poreclă dată în general londonezilor, dar mai ales celor născuți în East End. Asupra originii cuvîntului încă sînt discuții. Există un accent cockney caracterizat îndeosebi prin substituirea lui *v* cu *w* și invers, schimbarea sunetului unor vocale ș.a.

De un blond cînepiu, cu surîsul în colțul buzelor și mersul leneș, el se prezintă la SAS cu cascheta înclinată pe o sprînceană, un detonator deasupra urechii și buzunarele umflate de dispozitive foarte diverse, dar avînd toate în comun particularitatea de a face un zgomot infernal atunci cînd explodează. Cu francezii intră pe loc într-o lună de miere : cu tot îngrozitorul său accent cockney, despre care se bănuie că e foarte atent cultivat, umorul său mușcător e sesizat de toți, iar pasiunea sa pentru explozibili îi cuprinde pe toți. La cîteva ore după sosirea sa, toți cei aflați în tabăra de la Kabrit sînt deja obligați să-și înfunde urechile cu vată.

Cu toate acestea, la capătul celor cincisprezece zile, cînd francezii amenință cu greva dacă li se ia instructorul miraculos, Stirling.reușește, cu prețul unor intrigi dintre cele mai urite, să-l atașeze pe Cumper la SAS în mod permanent, spre marea bucurie a principalului interesat, care s-a simțit de la început la el acasă în această unitate atît de aparte.

Anecdotele despre Bill Cumper nu vor întîrzia să se înmulțească printre oamenii lui Stirling, cît se poate de mîndri de prezența acestui fenomen printre ei. Într-o zi, un ofițer dintr-un regiment foarte distins se găsea într-o popotă, cu o ceașcă de ceai în față, cînd Cumper, cu detonatorul tot la ureche și cămașa descheiată pînă la buric, vine să se prăvale într-un fotoliu din apropierea lui. Ofițerul îl privește cu dezgust și se afundă foarte ostentativ în lectura ziarului său. La care Cumper îi strigă celui ce servea :

— Hei, bătrîne, adu-mi un ceai, să am aerul unui ofițer !

Vecinul său are bunul simț să-și strîngă jurnalul și să-și ceară scuze. După cîteva minute, cei doi bărbați sînt cei mai buni prieteni din lume ¹.

¹ Philip Warner, *op. cit.*

O altă istorioară este încă și mai semnificativă, prin ~~crismul~~ calm pe care îl presupune. În timpul unui raid în jeep* spre Benghazi, mașina lui Cumper este pulverizată de un obuz, dar ocupantul ei a avut timpul să sară înaintea exploziei. Pune ochii pe jeepul vecin condus de sergentul Bennet, dar ratează săritura, cade în mijlocul drumului și-i strigă lui Bennet care tocmai frâna brusc:

— Prietene, dacă în felul ăsta îți tratezi pasagerii, te previn că nu voi urca în mașina ta decât atunci când ai să înveți să conduci ca lumea.

Alt recrut de marcă: Randolph Churchill, fiul primului ministru, care abandonează un post la statul major din Cairo pentru a se alătura cu entuziasm „Detașamentului L”. A făcut deja în Marea Britanie antrenamentul comandourilor, dar n-a văzut în viața sa o parașută. Pentru a-l încuraja, Stirling decide să sară cu el la prima experiență de acest fel. Trece primul de ușă și Churchill îl urmează — ca să se regăsească după câteva clipe, în mod curios, la aceeași înălțime în aer.

— Slavă Domnului, chestia asta s-a deschis! îi strigă el lui Stirling.

— Da, răspunse celălalt, dar uități-vă cu ce viteză coboriți!

Pentru un motiv ce n-a fost niciodată lămurit, Randolph coboară cam de două ori mai repede decât șeful său și este cît pe ce să moară la aterizare. Faptul însă nu-l descurajează.

Odată încheiată operațiunea de recrutare, Stirling trebuie să treacă la „lucruri serioase” — adică la pregătirea raidului de la Bouerat. Se îndreaptă spre Jalo cu avionul, iar aici i se alătură doi membri ai Special Boat Service (SBS), căpitanul Duncan și caporalul Barr, transportînd

* Jeep-ul, creat de firma americană Wyllis-Overland, a fost cea mai răspîndită mașină ușoară de luptă a armatelor aliate, în timpul războiului. Numele vehiculului era o combinație între G P — inițialele sintagmei *General Purpose*, „scopul tuturor”, un fel de parolă în S.U.A., în vremea conflagrației mondiale, și numele unui îndrăgit personaj din filmele de desene animate, Eugene the Jeep, micul rozător, însoțitorul lui Popeye marinarul, creat de Walt Disney și binecunoscut fiecărui american ca fiind asociat cu faptele de bravură. Jeep-ul cîntărea 1100 kg, avea un motor de 54 CP și o autonomie de 350 km.

un întreg asortiment de bombe adezive destinate a fi lipite pe coca vapoarelor și o canoe demontabilă, precum și un ofițer și un sergent al RAF.

La 17 ianuarie începe raidul. Șase camionete și un vehicul prevăzut cu stație radio al LRDG pornesc la drum, transportându-i pe Stirling, șaisprezece oameni din SAS, și pe cei patru reprezentanți ai SBS și RAF. Detașamentul LRDG îi cuprinde pe căpitanul A.D.N. Hunter, șeful convoiului, navigatorul Mike Sadler și doisprezece bărbați, șoferi, mitraliori și mecanici.

Primele cinci zile, de traversare a deșertului, acum familiar tuturor, trec fără alte incidente în afara câtorva pene. În seara zilei de 22, convoiul atinge crestele dominând uedul * Tamit, la vreo optzeci de kilometri de Bone-rat, unde se așază tabăra pentru noapte. Pe Stirling îl preocupă un lucru : încă nu există știri de la secția de informații a RAF. din Cairo, care trebuia să transmită comandoului prin radio analizele făcute pe baza ultimelor fotografii aeriene luate la Bouerat. Se încearcă din nou stabilirea contactului radio, cu tot riscul detectării de către stațiile gonio inamice, și se reușește prinderea postului din Siwa. Răspunsul RAF este foarte decepționant : analiza este în curs și rezultatele nu sînt încă disponibile. Stirling ridică din umeri cu amărăciune.

A doua zi dimineața, vehiculele încep coborîrea în uedul Tamit, spre fundul trecătorii, pe pantele stîlcoase ce par impracticabile. Camionetele oscilează, derapează, dar, în mod miraculos, nici una nu se răstoarnă.

Abia ajunse jos camionetele, se dă alarma. Un mic avion de recunoaștere italian survolează locul, descrie un cerc și se îndreaptă spre nord. Fără nici o îndoială convoiul a fost reperat. Hunter dă îndată ordinul de a dispersa vehiculele și de a le pune pe cît posibil la adăpost.

În mai puțin de o jumătate de oră urmează atacul. Șase bombardiere sosesc în șir și mitraliază și bombardează timp de o oră. În ued s-a declanșat infernul. Un bombardament intens asurzitor, însoțit de un adevărat vînt de nisip ridicat de explozii.

* Ued — curs de apă caracteristic deșerturilor din Africa de Nord și Arabia, care seacă în cea mai mare parte a anului.

Apoi, brusc, totul încetează. Bombardierele au plecat și un calm aproape supranatural coboară în viroagă. Nu pentru multă vreme : alte trei avioane revin și reiau un bombardament ce va dura, de data aceasta, pînă la orele 6 seara.

În sfîrșit avioanele se îndepărtează și Hunter poate da oamenilor săi, pe jumătate surzi și orbiți ca și el, ordinul să se regrupeze în coloană. Atunci se observă dispariția vehiculului cu stație radio. A fost volatizat de bombe ? A încercat să se îndepărteze prea mult și a fost capturat de inamic ? Nimeni nu va ști vreodată. Fapt este că nu subzistă nici cea mai mică urmă din el sau din ocupanții săi. Astfel, de acum înainte nu mai există vreo speranță de informații mai precise din partea statului major.

Cu toate acestea, convoiul își reia drumul, iese din ued și, către orele 20, urmează halta decisivă. Drumul spre Bouerat este la îndemînă. Se stabilește să plece pe el o singură camionetă la bordul căreia se îngrămădesc cum pot Stirling și întreg comandoul său, cu Hunter și Sadler.

Dar, chiar înainte să ajungă la drum, se produce o nenorocire. Partea din față a vehiculului nimerește într-o groapă și, în uriașa zdruncinătură ce se produce, canoea de lemn pe care au montat-o Duncan și Barr e strivită și ruptă în două. Nici o speranță s-o mai faci utilizabilă.

Stirling ridică din nou din umeri : cu atît mai rău dacă trebuie să renunțe să se ocupe de navele din portul Bouerat, vor avea destul de lucru cu instalațiile portuare — și mai ales cu rezervoarele de carburant. Operațiunea continuă. Cu ascuțimea obișnuită a minții sale și cu simțul său de improvizație, Stirling găsește imediat un alt obiectiv pentru Duncan și Barr : să distrugă stația radio din Bouerat.

— Aveam chef de asta de la început, îi mărturisește el lui Duncan, dar, dat fiind primul obiectiv, nu eram destul s-o facem. După cum vezi, și nenorocirea-i bună la ceva.

Starea sa de spirit, neschimbată, produce încă o dată cele mai bune efecte : David Stirling face parte dintre acei oameni care reușesc constant să dovedească faptul că buna educație este o calitate a celor ce comandă. Toată lumea își reia locul în camionetă, surîzînd și glumind.

Foarte curînd ajung la drum, unde vehiculul prinde viteză. S-a lăsat noaptea și Hunter, foarte calm, nu ezită să aprindă farurile.

— Ar fi prea stupid să lovim un autobuz, comentează el. Și inutil să-i facem pe italieni să ne dea o amendă.

Cei din SAS surîd : cînd sînt cu oamenii din LRDG, se înțeleg. Ca între aleși.

La miezul nopții, Mike Sadler face un semn. Potrivit calculelor sale, au ajuns la mai puțin de doi kilometri de obiectiv. Camioneta părăsește drumul și se afundă vreo zece metri într-un teren accidentat înainte de a se opri. Stirling și Hunter sar pe pămînt, se pun de acord și-și reglează ceasurile. Recuperarea precis la orele 2 dimineța, ceea ce lasă o sută douăzeci de minute comandoului pentru a merge să se amuze la Bouerat.

Primul grup plecat este cel compus din căpitanul Duncan, caporalul Barr și caporalul Rose, toți membri ai SAS, care trebuie să se ocupe de stația radio. Apoi, la intervale de cinci minute, se pierd în noapte un grup de șase oameni condus de Stirling în persoană și un alt grup de șapte membri comandați de sergentul-major Riley. Aceste două comandouri trebuie să intre în port, fiecare la o extremitate, și să provoace cît mai multe distrugerii, înainte de a se întoarce la locul de întîlnire cu propriile lor mijloace.

Soldații străbat mai întîi cîmpul, apoi se strecoară printre case. Curînd ajung pe jetela * portului. Spre marea lor surprindere, acesta pare pustiu : nici o santinelă, ceea ce ușurează considerabil sarcina asediatorilor și, cu excepția cîtorva bărci de pescuit, nu se găsește nici un vapor ceea ce face și mai puțin regretabilă distrugerea canoei.

Tăcuți și eficienți, soldații SAS încep atunci să explozeze sistematic vastele depozite de pe chei. Sînt încîntați de ce văd și grupul condus de Stirling pune bombe în două hangare care adăpostesc o stație de pompare a carburantului și un depozit de alimente plin cu cutii. Grupul a ajuns aproape de extremitatea cheiului cînd este dată alarma pe mutește : dinspre trecerea printre două hangare

* Jetelă — dig care se construiește la intrarea într-un port maritim sau la gura unui fluviu care se varsă într-o mare fără maree, pentru a se evita înnisiparea sau pentru a ușura transportul aluviunilor.

Stirling a auzit un zgomot înăbușit de pași. Se lipește de zid chiar în clipa în care un corp se lovește de el în întuneric, cu o înjurătură foarte britanică : este sergentul-major Riley.

— Ce dracu' faceți aici ? îl întreabă Stirling printre dinți. Trebuia să fiți de partea cealaltă.

— Am terminat treaba, sir, răspunde Riley cu vocea scăzută. Am pus câteva „ouă“ lângă o stație de pompare, un depozit de provizii și un atelier mecanic. Ne întorceam pe aici pentru a evita un post de pază aflat la capătul celălalt al cheiului.

Cele două grupuri se separă din nou și cel al lui Stirling pornește în direcția drumului. În timpul acestei retrageri tăcute, caporalul Seekings se apropie brusc de șeful său. îi atinge brațul și îi arată, în penumbră, forme rotunjite aliniate regulat. Micul grup înaintează și se găsește în fața mai multor rânduri de rezervoare gigantice de carburant. După miros, este evident că aceste cuve, cu capacitatea de douăzeci de tone fiecare, au fost umplute de curînd. Un noroc nesperat pentru comando. Sînt acolo optsprezece cuve grupate cîte trei. În cîteva minute, soldații SAS așază o duzină de bombe. Stirling se întoarce cu gândul să se îndepărteze, cînd se lovește din nou de cineva în întuneric — și din nou se găsește față în față cu sergentul-major Riley.

— Văd că nu-i chip să fac un pas fără dumneata, mor-măie Stirling stăpînindu-și cu mare greutate un rîs neburde licean. În sfîrșit, dacă tot sînteți aici, să ne întoarcem împreună.

E acum două fără un sfert și cele două grupuri se îndreaptă spre locul fixat pentru întîlnirea cu Hunter. Pe drum, Riley îi dă de știre lui Stirling că a reușit să saboteze un post al DCA* fără să fie reperat.

Cîteva sute de metri mai departe, li se prezintă o nouă ocazie : un parc auto cu douăsprezece camioane nou-nouțe. Stirling se ocupă el însuși de ele, punînd cele douăsprezece bombe în mai puțin de cinci minute. Cu toată această treabă

* DCA — abrevierea de la *Defense contre Aeronefs*. DCA avea drept scop reperarea avioanelor inamice și distrugerea lor. Astăzi termenul folosit este „*Defense antiaerienne*” sau „*Defense aerienne du territoire*”.

suplimentară, comandoul ajunge exact la timp la locul de întâlnire cu Hunter și oamenii lui.

Aceștia încep, totuși, să fie neliniștiți : căpitanul Duncan și caporalii Rose și Barr, care ar fi trebuit să se întoarcă primii după ce s-au ocupat de stația radio, n-au apărut. Ceilalți îi așteaptă. Minutele trec și tensiunea începe să crească.

La orele 2 și 40, un foc superb de artificii destinde puțin atmosfera : rezervoarele de carburant au sărit în aer, aprinzând orizontul într-un zgomot asurzitor. Oamenii lui Stirling strigă de trei ori ura. Știind cât de vital este carburantul pentru armata lui Rommel, toți înțeleg exact importanța actului întreprins de ei.

Dar Duncan, Barr și Rose încă n-au venit. Hunter anunță că nu-i mai poate aștepta fără să pună în primejdie întreg grupul. Trebuie să se îndepărteze cu orice preț cât timp este încă noapte. Dimineața se vor adăposti, iar seara vor trimite un mic detașament să încerce să-i găsească pe absenți.

La ivirea zorilor, Hunter reușește efectiv să-și ascundă în măraciniș vehiculele, acoperite cum se cuvine cu plasele de camuflare. Avioane trec fără încetare, căutându-i în mod vizibil pe autorii raidului din noaptea precedentă, dar, încă de la începutul după-amiezii, se pornește un violent vânt de nisip care pune capăt definitiv oricărei activități aeriene. Deși condamnați și ei să sufere efectele acestei furtuni, oamenii lui Stirling și Hunter nu pot decât să se bucure.

Totuși, seara vântul se domolește și, către orele 21, Stirling se îmbarcă la bordul unei camionete, împreună cu Hunter, Riley, Seekings și Cooper, pentru a porni în căutarea lui Duncan, Barr și Rose. Vehiculul se angajează pe drumul spre Bouerat pe care norocul le suride din nou : după vreo trei kilometri, Stirling reperează pe marginea drumului câteva bastoane încrucișate. Este semnul de recunoaștere convenit cu Duncan.

Camioneta se oprește și cei trei pierduți nu întârzie să apară, foarte calmi și surizători.

— Ce-i cu stația radio ? întreabă imediat Stirling.

— Distrusă, răspunde Duncan. Cu treizeci de livre de trinitrotoluen nu cred să fi rămas altceva decât fum.

Apoi, ei explică motivele întârzierii : la intrarea în stație unul din membrii grupului a lovit o canistră goală și zgomotul a alertat santinelele. Cei trei au trebuit să se ascundă tot timpul cât paznicii au căutat în clădire și să aștepte ca soldații inamici, negăsind nimic, să se liniștească. Operațiunile de sabotare n-au putut fi, de aceea, terminate înainte de orele două, iar când micul grup a reușit să ajungă la locul de întâlnire acolo nu mai era nimeni. Pe drum, Duncan și cei doi tovarăși ai lui au beneficiat de focul de artificii aprins de Stirling.

— Ce-ați făcut de fapt ? a întrebat el. Ai fi zis că o întreagă flotilă de petroliere începuse să sară în aer.

— Nu erau decât rezervoare, dar au același efect, preciză Stirling.

— Frumoasă treabă.

Găsind primul punct de întâlnire pustiu, Duncan, Barr și Rose s-au îndreptat spre cel de-al doilea punct fixat, aflat vreo doisprezece kilometri mai departe, și și-au petrecut restul nopții și ziua următoare ascunși într-o mică grotă.

Împreună cu cei trei noi pasageri, camioneta își reia drumul, din fericire pustiu în acel moment. Dar Stirling dorește perfecțiunea. I-au mai rămas bombe și nu vrea să le ducă înapoi la Jalo. Nu încetează să găsească alte obiective, înainte să se alăture grosului convoiului. Norocul îl face să descopere încă un rezervor de carburant lângă drum. Un suris sardonice îi luminează îndată trăsăturile.

— Sînt sigur, spune el cu voce încrețită, că acestor domni din Long Range Desert Group le-ar plăcea o mică demonstrație despre cum ne facem treaba. Apoi, noaptea e rece și ar fi plăcut să ne putem încălzi puțin mîinile.

La fel de interesat pe cît șeful său, caporalul Seekings ajustează un detonator de zece secunde pe o bombă pe care o așază lângă rezervor înainte să o ia la fugă din toate puterile către camioneta oprită la oarecare distanță. Cele zece secunde trec și nu se întîmplă nimic. Stirling sare atunci din camionetă și, însoțit de Seekings, se duce să vadă ce n-a mers. Chiar în clipa în care ridică bomba, detonatorul se declanșează. Înainte de-a se arunca în șanț, împreună cu Seekings, Stirling aruncă departe bomba, care explodează în mijlocul drumului. După care, scuturîndu-se

de praf, pregătește cu meticulozitate o a doua încărcătură, pe care o instalează el însuși pe rezervor.

A doua bombă funcționează perfect și, în timp ce camioneta se depărtează cu toată viteza, rezervorul se aprinde cu mare zgomot.

Un sfert de oră mai târziu, comandoul scapă ca prin urechile acului. În timp ce șoferul grupului LRDG, Gibson, zis și „Flash“ pentru gustul vitezelor mari, continuă să conducă foarte repede, de o parte și de alta a drumului își ținesc siluete și încep să răsunе primele focuri. Ambuscada.

Gibson apasă cu toată puterea pe accelerator, continuând să conducă drept înainte. În picioare, în spatele vehiculului, cu câte o „Thompson“ la șold, Cooper și Seekings îi mitraliează de foarte aproape pe soldații italieni care au sărit pe șosea. Trei sau patru dintre ei cad la pământ în timp ce grenada zboară în aer, iar camioneta se îndepărtează cu toată viteza.

— Bine jucat, spune Stirling bătându-l cu palma pe umăr pe Gibson, care va primi „Medalia Militară“ pentru singele rece arătat în această operațiune.

Dar prima recompensă pentru toți participanții este cafeaua stropită cu coniac care îi așteaptă în zori, când ajung din urmă, întregi și nevătămați, restul convoiului.

XI

Dacă raidul lui Stirling și al oamenilor săi la Bouerat a fost un succes total, nu același lucru se poate spune din nefericire, despre ansamblul operațiilor Armatei a VIII-a britanice. După ce a părut victorioasă și a permis forțelor lui Auchinleck să treacă de Benghazi, ofensiva „Crusader“ s-a oprit brusc și, la 21 ianuarie 1942, Rommel a lansat o contraofensivă fulgerătoare, care îi va permite să recucerească Benghazi la 29 ianuarie, să-i respingă pe britanici spre Gazala și să amenințe din nou Tobruk, pe care, de această dată, pare pe punctul de a-l cucerii.

Stirling află aceste vești pur și simplu dintr-un buletin de știri al BBC-ului *, recepționat pe drumul ce-l duce la Jalo. Ele îi aduc, între altele, răspunsul la o întrebare ce îl frământa în permanență după raid : de ce nici un vas, oricare i-ar fi fost tonajul, nu se găsea în portul Bouerat ? Rommel, recucerind Benghazi, nu mai trebuia să facă din Bouerat principalul său centru de tranzit.

Dar amploarea contraofensivei germane duce în mod firesc la altă întrebare : Jalo va mai fi în mâinile britanicilor când micul grup al lui Stirling va ajunge acolo ? Se hotărăște apropierea de oază cu cea mai mare prudență. Prudență perfect justificată, deoarece soldații SAS nu vor mai găsi la Jalo, amenințată de înaintarea inamicului, decât o patrulă LRDG procedând, sub ordinele căpitanului Timpson, la ultimele distrugeri înaintea abandonării locului. Încă din zorii următoareii zile Stirling și trupa sa pleacă spre Siwa înainte de a ajunge la tabăra lor de bază de la Kabrit, unde lui „Paddy“ Mayne începe să i se pară că trece prea încet timpul, pe care îl omoară într-un fel ce-i neliniștește puțin chiar pe oamenii săi.

Prima sa grijă a fost să-și confecționeze un pat de doi metri lățime, copios umplut cu cilti, în care s-a instalat cu vreo zece kilograme de romane polițiste. Zile întregi nu se ridică din pat. În alte zile nu se dă jos din patul somptuos decât să meargă să bea cu subofițerii, pe care în mod regulat îi bagă sub masă.

Starea aceasta de lucruri îl face evident furios pe Stirling, când o descoperă, la sosirea la Siwa. Are loc o explicație dură între cei doi bărbați dar, fiecare lăsînd de la sine, lucrurile se aranjează destul de repede. Adevărul este că e imposibil să-i ceri unui om ca Mayne să se transforme în gestionar de bază și în instructor cînd singura sa vocație este lupta.

Stirling înțelege aceasta. Îl însărcinează oficial pe sergentul-major Riley cu instrucția și îi promite unui „Paddy“ Mayne inseninat „puțin sport“ cît de curînd.

Stirling nu face deloc promisiunea aceasta cu ușurință. Are în cap idei precise, cele mai multe privind Benghazi, redevenit marele port de aprovizionare al lui Rommel —

* BBC — British Broadcasting Corporation, numele oficial al radioteleviziunii britanice.

port care a constituit mereu, de la începutul războiului, un simbol pentru beligeranții celor două tabere, una din ținutele privilegiate ale tuturor ofensivelor și contraofensivelor lansate de o parte și de cealaltă. În repertoriul glumelor clasice ale Armatei a VIII-a s-a ajuns să se vorbească de „Benghazi Stakes“ (premiul Benghazi) sau de „Benghazi Handicap“ pentru a desemna cursa cel puțin bianuală spre acest port atât de râvnit. Să meargă să dea personal o raită devenise o adevărată obsesie pentru Stirling.

Îi vorbește destul de repede despre aceasta generalului Marriott, unul din protectorii săi obișnuiți împotriva tracasărilor celor numiți de oamenii săi în deridere „Short-Range Shepheard's Group“ (grupul cu rază scurtă de acțiune al hotelului Shepheard), altfel spus, statul major. Marriott, cu care el prânzește la Cairo, începe prin a găsi proiectul nebunesc, mai ales când interlocutorul său îi precizează cu o voce blândă că are în vedere să intre în oraș cu mașina. Dar Stirling are arta convingerii și, la sfârșitul convorbirii, Marriott aproape că s-a raliat punctului său de vedere și în orice caz promite să-l ajute în pregătirea acestui raid.

Mulțumită lui Marriott, Stirling poate recruta un tânăr ofițer de informații pe nume Gordon Alston, care, întrucât petrecuse un an întreg la Benghazi, se arată a fi un ghid extrem de prețios. Apoi el angajează doi ofițeri ai SBS, căpitanul Ken Allot și locotenentul David Sutherland, venit de la Black Watch ; urmează un fost om de afaceri belgian, trecut la serviciile de informații, care vorbea curent araba, Bob Melot.

Prima patrulă cu destinația Benghazi părăsește în cele din urmă Siwa la 15 martie, în zori. Cuprinde un „Ford“ break camuflat în așa fel încât să semene cu o mașină a comandamentului german și echipat cu patru mitraliere capabile să tragă în toate direcțiile. La bordul său iau loc Stirling, Mayne și Bob Melot cu câțiva soldați. O mașină germană adevărată capturată de la inamic îi urmează cu locotenentul Sutherland și sergentul Moss. Doi soldați arabi fac și ei parte din expediție, la sugestia lui Melot, ca cercetași și interpreți. Sînt aproape 650 de kilometri de parcurs pe un fost drum de caravane ce se va arăta periculos din mai multe cauze. „Mine termos“, numite

astfel datorită formei, fuseseră îngropate de germani în numeroase locuri, și mașina locotenentului Sutherland explodează la trecerea peste una din ele. Sutherland și Moss, răniți, trebuie evacuați spre Siwa de una din camioanele LRDG care însoțesc expediția.

Situația devine mai confortabilă când se atinge în sfârșit drumul de coastă spre Benghazi. Rulînd noaptea, cu toate farurile aprinse, șoferii ating și 120 kilometri pe oră, „să se destindă puțin.“ Însoțit de Bennet, de Rose și de Burns, „Paddy“ Mayne se separă de grupul principal. El va efectua pe aerodromul de la Derna, pe care germanii l-au recucerit la 3 februarie, un raid ce-i va permite să distrugă fără cel mai mic incident cincisprezece avioane și un stoc de torpile.

Celelalte raiduri pe aerodromuri prevăzute ca accesorii la această primă „operație Benghazi“ se arată mai puțin fericite. Alston se pierde cu grupul său și nu reușește să mai găsească terenul de la Berka. Sublocotenentul Dodds, nou venit la SAS, se lovește, la Slonta, de un asemenea dispozitiv de apărare, încît e nevoit să se întoarcă. În sfârșit Bill Fraser reușește să pătrundă pe aerodromul de la Barce, dar nu găsește decît un singur avion pe care să-l arunce în aer.

Anunțat de cei doi cercetași arabi că marele drum spre Benghazi pare liber, Stirling pleacă a doua zi după-amiază spre oraș. În „Fordul“ break au luat loc alături de el Ken Allot, Alston, revenit din expediția sa lipsită de succes, doi caporali de la SBS și experimentații Cooper și Seekings. Noaptea se lăsase când, fără să fi întîlnit cel mai mic obstacol, grupul ajunge lingă Benghazi. Stirling este la volan și toți ceilalți stau la pîndă, cu pistolul-mitrălieră sau revolverul în mînă. Nimeni nu se arată. Mașina pătrunde pe străzile strîmte ale orașului arab, apoi pe cele mai largi ale orașului european și, tot fără vreo piedică, ajunge în cartierul portului. Acesta este apărat de un grilaj care îl încercuiește complet. Stirling decide că vor ataca din exterior : canoea demontabilă pe care au adus-o cu ei oamenii de la SBS va fi pusă la apă dincolo de grilaj, va merge în lungul jetelei și va pătrunde în bazin. Acolo, ocupanții ei vor avea grijă să așeze bombe adezive pe carcasele navelor ancorate.

„Fordul“ este ascuns în ruinele lăsate de un recent bombardament, la vreo 800 metri de port, și Allot și oamenii săi scot canoea din sacul de pînză groasă și încep s-o monteze. Dar în clipa punerii la apă se ivește o nouă problemă : marea e neliniștită și Allot crede că valurile sînt prea puternice ca să permită echipei să ajungă la navele ancorate în port.

— Avem tot timpul, spune Stirling. Poate că marea se va calma.

Allot se îndoiește. Decis să-și dezmoștească picioarele Stirling se duce să dea o raită pe străzile pustii ale acestui Benghazi ce îi era prezentat ca un oraș colcăind mereu de activitate. Nimic nu mișcă și nu întîlnește decît un bețiv care cîntă fals într-o bună italiană arii de opere. Omul e prea afumat ca să-l remarce.

Întorcîndu-se la tovarășii săi, îl găsește pe Cooper de pază nu departe de automobil și îl întreabă ce impresii are despre „Benghazi by night“.*

— O biată gaură, răspunde Cooper cu dispreț. Nici măcar o miță pe străzi. N-am văzut decît un tip care s-a aplecat pe o fereastră să mă întrebe ce facem acolo. I-am zis să-și vadă de oile lui. N-a așteptat să-i repet. De atunci, totul e ca mort. Dacă vreți să știți părerea mea, sir, ăsta nu-i un loc unde să vin în vacanță.

— Nici eu, aprobă Seekings, care somnolează lîngă un zid.

Între timp, Allot a renunțat definitiv la atacul pe mare. Valurile sînt din ce în ce mai puternice și a cerut să se demonteze canoea, să o vîre în sac. Stirling trebuie să se încline în fața părerii specialistului. Nu-i mai rămîne decît să se retragă în ordine : această primă expediție va avea cel puțin meritul că a dovedit, împotriva tuturor părerilor „autorizate“, că se poate intra în Benghazi destul de ușor.

Ultima surpriză : chiar în clipa în care „Fordul“ pleacă din nou cu toți pasagerii săi, o lumină de incendiu cuprinde orizontul.

— De data asta n-am fost noi, remarcă Stirling, din nou la volan.

* Benghazi pe timp de noapte (engl.)

— Ce-i asta ? întreabă Seekings, perplex. Concurența neleală ?

— Îmi permit să vă amintesc că pot exista și incendii accidentale, interveni Cooper. Cu siguranță careva și-a uitat țigara într-un colț.

Soldații SAS nu vor ști niciodată nici natura, nici cauza acestui incendiu. Cu o oră înaintea zorilor, ei sînt, în ciuda unei pene, perfect punctuali la întîlnirea cu convoiul LRDG. Dar „Paddy“ Mayne are mai puțin noroc. Înșelat de o hartă inexactă, nu găsește locul de adunare și face, împreună cu oamenii săi, 80 de kilometri pe jos înainte să găsească, a doua zi, convoiul, mulțumită indicațiilor indigenilor binevoitori.

„Aproape mă agătasem de ideea — va scrie el mai târziu — de a merge pe jos pînă la Tobruk — 400 de kilometri — dacă puteam să-mi procur alimente și cîteva pături de la arabii localnici”.

Întors la Siwa, Stirling este din ce în ce mai bîntuit de ideea unui raid — real, de data aceasta — la Benghazi. Experiența a dovedit că faptul era posibil în condițiile imaginat de el la început. Îl însărcinează de îndată pe Fitzroy McLean, care și-a încheiat antrenamentul, să se ocupe de organizarea materială a expediției.

McLean se lansează în studiul intensiv al tehnicilor de atac pe mare și, renunțînd la canoe, care se strică de două ori în ultimul moment, reușește, cu ajutorul lui Bill Cumper, să smulgă de la geniști două bărci pneumatice. Vopsite în negru, ușor de umflat și putînd transporta fiecare doi oameni cu echipamentul lor, bărcile par adecvate. Rămîne să fie încercate.

Pentru aceasta, soldații SAS vor recurge la metoda „repetiției cu costume“, după expresia lui McLean însuși, pe care o adoptaseră deja pentru atacurile aerodromurilor. Într-o noapte frumoasă, Stirling, McLean, Alston, Cooper, Seekings și Rose se îngrămădesc în „Fordul“ break, cu bărcile pneumatice bine împachetate în spate, și se duc în portul Suez, unde înșală în mod glorios santinela. Soșiți pe chei, își umflă bărcile, le pun la apă fără să fie stînjiți. Stirling și Cooper iau loc într-o ambarcațiune, McLean și Seekings în cealaltă, și în timp ce Alston și Rose stau de pază lîngă mașină, cele două echipe vor lipi bom-

bele adezive — bineînțeles, inerte — pe coăa a două petroliere ancorate în port, după care se întorc la chei și își împachetează liniștiți materialul.

A doua zi ei telefonează autorităților portului Suez cerându-și bombele false înapoi.

The navy was not amused (marina nu s-a amuzat), notează simplu Fitzroy McLean ¹.

Așa cum nu se amuzase nici RAF după demonstrația făcută la Heliopolis.

Raidul efectiv fiind prevăzut pentru noaptea de 21 mai, în dimineața lui 15 mai Stirling părăsește Siwa la bordul vehiculului său „Ford” — „blitz-car” *, cum l-au botezat oamenii săi — escortat de o patrulă LRDG comandată de un ofițer foarte distins, căpitanul Robin Gurdon, care făcuse parte din Coldstream Guards **. Fiu al unui lord, înalt, subțire, cu chipul traversat de o mare mustață blondă, Gurdon tocmai s-a evidențiat într-o serie de operațiuni de recunoaștere în sectorul Jalo. Va fi din nefericire ucis în timpul unui raid, la puțin după cel de la Benghazi.

Stirling îi duce cu el pe McLean, Alston, Cooper, Seekings, Rose și, cu titlu excepțional, pe Randolph Churchill. Pentru că nu și-a încheiat antrenamentul, acesta nu poate încă, în principiu, să plece într-o operație, dar a insistat atât să vină. Încît șeful său a acceptat să-l ia ca „observator” pentru prima parte a călătoriei. Trebuie să rămână cu convoiul LRDG, în timp ce comandoul propriu-zis va intra în Benghazi, detaliu ce-l mîhnește mult, căci arde să se încaiere imediat.

După ce s-a oprit la Alexandria să studieze o machetă completă a orașului Benghazi deținută de serviciul de informații al Marinei, convoiul, cu „blitz-car”-ul în frunte, ia drumul spre vest. La ieșirea din Alexandria, Fitzroy McLean reperează un panou instalat înaintea războiului de Clubul Automobil Regal din Egipt: „Benghazi, 1 000

¹ Fitzroy McLean, *op. cit.*

* Blitz-car — joc de cuvinte creat pornind de la blitz-krieg ; cu sensul aproximativ : automobil care se deplasează repede, dar și permite lovituri rapide.

** A se vedea nota de la p. 33.

km". Micul detașament își petrece noaptea la Mersa-Matruh, înainte să ajungă la oaza Siwa, unde Stirling și tovarășii săi sînt ospătați cu un mechoui * de notabilii locului, triburi senoussi tradițional ostile italienilor.

„La sfîrșitul mesei, am tras pe rînd cîte un fum dintr-o superbă narghilea — povestește Fitzroy McLean. În tot acest timp, medicul maior care mă însoțea în expediție, părea fascinat de boala de care suferea vecinul meu cel mai apropiat. «Foarte interesant, repeta el. Și extrem de contagios»“¹.

A urmat plecarea în etapa decisivă. Escortat de o patrulă LRDG comandată de Robin Gurdon, „Ford“-ul lui Stirling urcă spre bord și se infiltrează printr-una din numeroasele breșe făcute în gigantica rețea de sîrmă ghimpată instalată cu zece ani mai înainte de mareșalul Graziani **, în lungul frontierei egipteano-libiene.

„În primele zile — scrie Fitzroy McLean — conduceam din zori la apus. Ne scoteam cămășile și rămîneau în chiloții de gimnastică și în sandale. Soarele libian ardea, dar, la viteza cu care ne deplasam, exista mereu o briză și nu simțeam prea mult căldura. La prînz, făceam o mică haltă pentru dejun : somon sau sardine la cutie și fructe în conserve, alimente de lux care figurau între mostrele de rații foarte speciale ale LRDG. Apoi, după ce operatorul radio stabilea legătura cu Siwa și navigatorul verifica poziția noastră, urcam din nou la bordul vehiculelor și mergeam pînă la apusul soarelui“.

Ca de obicei, nopțile sînt, în schimb, foarte reci. La halta de seară este pregătită o cină caldă pe un cuptor improvizat dintr-un butoi metalic umplut cu nisip peste care s-a turnat benzină. La ora aceasta de calm, radioul LRDG cunoaște o întrebuițare mai frivolă decît de obicei. Se încearcă prinderea postului Londra pentru a asculta știrile sau ceva jazz — și, în mod tradițional, Radio Belgrad care retransmite pentru Afrika Korps faimoasa

* Oaie friptă pe jăratec (arab)

¹ Fitzroy McLean, *op. cit.*

** Rodolfo Graziani (1882—1955), mareșal al Italiei, vicerege al Egiptei (1937), după cucerirea acesteia de Mussolini, a fost învins de generalul Wavell în Libia, în 1940.

înregistrare „Lily Marlene“ făcută de Lale Andersen. Cîntecul și cîntăreața sînt la fel de apreciate de britanici și de germani.

În zori, se pleacă din nou, după un consistent mic dejun cu ceai cald, cîrnați din conserve și porridge. Vreme de mai multe zile nu întîlnesc decît deșertul, cînd plat, cînd accidentat, mereu pustiu, apoi, brusc, mica trupă atinge Dgebel Akhbar și totul se schimbă : vehiculele urcă din greu pante înverzite, îmbrăcate în arbori și tufe.

— Ai zice că sîntem în Scoția, remarcă McLean către compatriotul său Stirling.

Oile care pasc aproape peste tot sporesc iluzia, dar în aerul ce pare brusc mai pur plutește un parfum de cimbrîșor sălbatec ce n-are nimic scoțian. Urmează un contact prietenesc cu locuitorii, tot senoussi ce-i detestă pe italieni. Se schimbă ceai pe ouă și se continuă drumul pînă la ultima haltă, pe o creastă ce domină cîmpia de unde se vede, la vreo treizeci de kilometri în linie dreaptă, orașul Benghazi cu casele sale albe. E 20 mai și atacul este prevăzut pentru 21. Convoiul a ajuns la timp.

În tabăra de seară, soldații își curăță armele și își pregătesc explozibilele. Un detonator explodează în miinile caporalului Seekings. Deși nu-i grav rănit, cu o mină provizoriu neutilizabilă nu mai intră în discuție participarea sa la raid. Randolph Churchill apare, triumfător, cu mitraliera „Thompson“ pe pîntece și revolverul la centură. E nevoie ca Seekings să fie înlocuit de cineva și acest cineva nu poate fi, după părerea lui, decît el. Făcînd eforturi disperate să nu izbucnească în rîs, Stirling discută un moment, de formă, dar sfîrșește prin a ceda. Randolph va merge cu ei. Accidentul lui Seekings a făcut cel puțin un fericit.

„Nimeni nu se îndoia că noul venit va arăta cel mai mare curaj, dacă se va ivi prilejul — scrie Arthur Swinson —, dar se spera totodată că vocea celebră a lui Churchill nu va începe să sune la momentul nepotrivit“¹.

Pe 21 mai, puțin după orele 17, „blitz-car“-ul se pune în mișcare, cu Stirling la volan, McLean și Alston alături de el, Cooper, Rose și Randolph Churchill în spate. Ve-

¹ Arthur Swinson, *op. cit.*

hiculele LRDG îl escortează pînă la drumul mare care, datorită asprimii terenului, nu-i atîns decît spre orele 23. A fost nevoie de aproape şase ore pentru a străbate 23 de kilometri şi „Ford“-ul a cam avut de suferit.

Totuşi, după ce şi-a luat rămas bun de la escorta sa, Stirling se precipită spre Benghazi. Pînă în clipa în care zăreşte în întuneric, la vreo sută de metri în faţă, o lanternă roşie. Un baraj rutier italian care nu era deloc prevăzut în program.

Stirling frînează şi tovarăşii săi disting un trunchi de lemn de-a curmezişul drumului, alături de care pare să fie un post de pază improvizat. Încă şi mai rău — doi sau trei soldaţi italieni cît se poate de treji şi înarmaţi cu pistoale-mitralieră „Beretta“.

Apucînd într-o mină un levier greu, McLean agită cu cealaltă prin portieră un teanc de hirtii, în speranţa că va atrage pînă la el prima santinelă pe care s-o omoare. Dar santinela, cu puşca-mitralieră îndreptată meru spre ei, refuză să se mişte şi cere ocupanţilor vehiculului să se identifice.

— Ofiţeri ai statului major. Foarte grăbiţi ' strigă atunci McLean care, slavă Domnului, vorbeşte curent italiană.

Un mic miracol se produce. Fără măcar să observe, în întuneric, că „ofiţerii de stat-major“ au uniforme britanice, santinela îi salută alene şi la fel de încet ridică bariera.

— Trebuie să vă camuflaţi farurile, zice ea la trecerea vehiculului.

„Ford“-ul care, din fericire, face un zgomot îngrozitor de la trecerea prin terenul foarte accidentat, se precipită spre intrarea oraşului, cînd Stirling zăreşte o maşină ce-l urmează la oarecare distanţă. Dacă el încetineşte, încetineşte şi celălalt. Dacă el accelerează, accelerează şi celălalt. Stirling apasă pe acceleraţie, intră în oraş şi virează în unghi drept pe prima stradă transversală pentru a se ascunde. Cealaltă maşină îşi continuă drumul drept înainte.

Dar, în acelaşi moment, un alt fenomen trezeşte suspiciunea comandoului. Trei rachete luminoase ţîşnesc pe cer şi sirenele de alarmă ale oraşului încep să urle. Or, se

convenise cu RAF ca nici un bombardament să nu aibă loc în acea noapte la Benghazi. Totul îndeamnă să crezi că Stirling și oamenii săi au fost reperați de data aceasta și că alarma s-a dat din cauza lor.

După o discuție rapidă, grupul hotărăște să se debaraseze de „Ford“, devenit prea bătător la ochi și să încerce să scape pe jos. Un detonator cu întârziere de treizeci de minute este așezat printre explozibilele îngrămădite în mașină și micul grup se îndepărtează în noapte, în șir indian.

La colțul unei străzi bombardate din orașul arab, grupul e din nou la un pas de catastrofă. McLean se trezește față în față cu un carabinier italian — care stă sub un felinar. Luându-i-o înaintea — și rugându-se cerului ca omul să nu remarce ce fel de uniformă poartă — fostul diplomat se adresează foarte politicos carabinierului.

Ce-i cu tot zgomotul ăsta ? întrebă el în italiană.

Oh ! Unul din blestematele alea de bombardamente britanice.

— Nu s-ar putea, insistă McLean, să fie mai curînd forțele terestre dușmane care fac un raid în oraș ?

Carabinierul are un rînjel ușor.

— Nici un pericol, îl asigură el. Acum că britanicii au fost împinși la frontiera egipteană, cum vă închipuiți ?

Dintr-o privire, McLean și Stirling, care urmăreau convorbirea, s-au înțeles : fuseseră prea pesimiști. Este posibil să-și îndeplinească misiunea. Dacă recuperează mașina și explozivii...

Întreg grupul se precipită. S-au scurs deja douăzeci și cinci de minute de cînd a fost instalat detonatorul. Mai rămîn cinci. Soldații SAS sosesc la mașină, extrag rapid detonatorul și îl aruncă în spatele unui zid. După două minute aud explozia. Îi trecuseră toate căldurile.

În timp ce Randolph Churchill și Rose se însărcinează cu ascunderea mașinii. Stirling, McLean, Alston și Cooper se îndreaptă spre port cu una din bărcile pneumatice în sac și o impunătoare încărcătură de explozivi. Și, pentru a treia oară, se va repeta incredibila comedioară în care McLean începe să strălucească.

La intrarea în port, micul comando dă peste o santinelă. În italiana sa cea mai bună, McLean explică de îndată că

tovarășii săi au avut un accident de mașină și merg pe jos cu bagajele — și arată sacul cu barca și explozivii. Cunoaște santinela vreun hotel unde și-ar putea petrece noaptea ?

Santinela se declară neputincioasă în rezolvarea acestei probleme, dar le urează foarte binevoitor o seară bună acestor turiști străni cărora nu le-a remarcat, cît se poate de evident, uniforme prea limpede britanice.

Reușind în cele din urmă să pătrundă în port printr-o gaură existentă în grilajul ce-l înconjoară, Stirling și Alston pleacă în recunoaștere, în timp ce McLean și Cooper se străduie să umfle barca pneumatică. Cu foarte puțin succes. Aparatul de umflat, acționat cu toată energia de care sînt în stare, li se pare că face un zgomot infernal, însă barca rămîne plată, spre disperarea lor.

Brusc o navă acostează în apropiere și un paznic le strigă :

— Chi va la ? *

— Militari ! răspunde McLean, care începe să se obișnuiască.

Dar omul de pază vrea să știe mai mult.

— Ce faceți acolo ? întreabă el.

— Nu vă privește ! strigă hotărît McLean.

Spre marea sa ușurare, paznicul nu insistă. Dar, între timp, barca tot nu vrea să se umfle. McLean și Cooper ajung la concluzia că trebuie să fi plesnit în timpul călătoriei. Singura soluție este să meargă să ia a doua ambarcațiune, rămasă în mașină.

Cei doi se precipită spre orașul arab și-i descoperă pe Randolph Churchill și Rose manevrînd majestuos pentru a face vehiculul să intre într-un garaj bombardat, sub privirile admirative ale unui număr de indigeni. Scot a doua barcă și o aduc în grabă în port. Dar e la fel de imposibil de umflat pe cît prima. Între timp, Stirling și Alston s-au întors.

După un scurt consiliu de război, se decide că au pierdut deja prea mult timp. Zorii se vor ivi curînd. Trebuie să renunțe la orice sabotaj, oricît de ușor, și să păstreze intacte șansele de a realiza un nou raid.

* Cine-i acolo ? (it.)

McLean se angajează primul să treacă prin breșa grilajului, în patru labe, pentru a părăsi portul, dar cînd se ridică descoperă deasupra lui un chip negru cu ochii albi holbați. E un soldat somalez din armata italiană care îndreaptă spre el amenințător o baionetă. Stirling și Cooper, care se pregăteau să-l urmeze pe McLean, se opri brusc.

McLean se adresează din nou în italiană, dar negrul, fără să coboare baioneta, răspunde :

— *No parlare italiano.* *

Problema se complică. Însă McLean face parte dintre acei oameni pe care e greu să-i iei pe nepregătite. Prefăcîndu-se că are un acces de minie violentă, el urlă că e o rușine să vezi un caporal al armatei italiene — negrul poartă asemenea galoane — care să nu știe limba națională. Speriat, apoi repede dezgustat, somalezul coboară baioneta și dispăre. Dar celelalte două santinele, albi, au apărut pe chei și privesc cu suspiciune la micul grup.

La care McLean se decide pentru o nouă cacialma. Făcînd semne tovarășilor săi să-l urmeze, se duce direct la postul de pază de lîngă intrarea principală a portului, interpelează santinela și îi cere să meargă să-l caute imediat pe șeful său. Un sergent adormit de-a binelea iese încheindu-se grăbit la pantaloni. Întîmpinat la rîndul său cu un potop de insulte din partea lui McLean. Acesta se prezintă drept un ofițer de stat-major în inspecție și declară că a putut verifica modul lamentabil în care era asigurată paza. A dovedit-o el însuși, intrînd clandestin în port împreună cu tovarășii săi fără ca nimeni să-i oprească. Ce s-ar fi întîmplat dacă ar fi fost un sabotor britanic ?

Subofițerul lasă capul în jos sub insulte și McLean se îndepărtează cu un ultim avertisment, în timp ce santinela îi prezintă onorul.

În momentul în care Stirling, McLean, Alston și Cooper ajung la Randolph Churchill și Rose în garajul în ruină se face ziuă. Nu le mai rămîne decît să se ascundă pînă la căderea nopții. În timpul zilei, cite doi oameni fac de pază, cu pistolul-mitralieră pregătit și grenade la briu,

* Nu vorbesc italiana (it.)

cît ceilalți se odihnesc. Se dau mai multe alarme false, dar n-are loc nici un incident serios. Cînd vine seara, toți urcă în mașina care trece de barajul de pe drum fără greutate, McLean continuînd să se prezinte drept ofițer de stat-major. Puțin înainte de ora șase dimineața, „Ford“-ul, care continuă să facă un zgomot îngrozitor, se întilnește cu convoiul LRDG în Djebelul * Akhbar, cu o întîrziere de douăzeci și patru de ore.

Dacă n-a adus rezultate concrete, deplasarea aceasta „turistică“ la Benghazi merită să rămînă în memorie cel puțin pentru pitorescul ei.

XII

Începută fără probleme, călătoria de întoarcere spre Cairo va fi marcată de un grav accident. Puțin după ce au lăsat în urmă Alexandria, „Ford-ul“, condus cu viteză maximă de Stirling, care vrea să-și prezinte mai repede raportul comandantului șef — și a cărei calitate dominantă la volan nu este, în nici un caz, prudența —, părăsește drumul și se răstoarnă. La bordul său e un măcel : Fitzroy McLean are fractură de claviculă și un braț rupt, Randolph Churchill are o vertebră zdrobită și va trebui trimis pentru tratament în Marea Britanie, caporalul Rose suferă de o dublă fractură a brațului, iar Stirling, însuși, deși cel mai puțin atins, are fisurat un os al încheieturii mîinii. Acesta îl va împiedica să conducă un timp, spre vizibila ușurare a unora din tovarășii săi.

Cu toate acestea, după ce-și instalează echipa foarte vătămată la spitalul din Alexandria, el ajunge la Cairo și se precipită la statul major, unde e așteptat cu nerăbdare. Mai puțin, este adevărat, pentru a se afla rezultatele raidului său la Benghazi, cît pentru a i se propune o nouă misiune cu un caracter vital.

Izolată, constant hărțuită, garnizoana britanică din Malta îi cere din ce în ce mai stăruitor lui Winston Chur-

* Cuvînt arab însemnînd munte.

chill trimiterea de convoaie de aprovizionare. Dar, pentru a face să treacă aceste convoaie, trebuie cu orice preț „să-ii ocupați” pe germani și mai ales aviația lor. Hotărînd ca un convoi de 17 nave să încerce cu orice preț să aprovizioneze Malta, la jumătatea lui iunie, Churchill îl somează pe Auchinleck să lanseze o ofensivă pentru această dată. Auchinleck, care estimează că încă nu și-a reconstituit suficient dispozitivul, a încercat să reziste, dar ordinul primului ministru este imperativ : dacă generalul nu atacă, va trebui să predea comanda.

Între timp, la 26 mai, Rommel a trecut el însuși la ofensivă și s-au angajat lupte violente. La 31 mai, Auchinleck crede — în mod evident eronat — că a oprit atacul german. Dar trebuie să facă totul pentru a încerca să neutralizeze cît mai mult posibil aviația inamicului în momentul în care convoiul va pleca spre Malta. Pentru aceasta, s-au gîndit evident la Stirling, cel mai mare „distruător de avioane” al Armatei a VIII-a.

Acestuia nu-i trebuie mult timp pentru a decide obiectivele : trei aerodromuri în regiunea Derna, la 160 kilometri vest de Tobruk, două în sectorul Benghazi. unul la Barce și, proiectul cel mai ambițios, aerodromul Heralclion din Creta. Data prevăzută pentru aceste operațiuni este noaptea de 13 spre 14 iunie.

Răspunderea pentru raidul din Creta este imediat atribuită celui mai mare în grad din SAS francez, căpitanul Berge, care va fi asistat de un nou recrutar britanic cu nume ilustru, George Jellicoe, fiul unui faimos amiral din primul război mondial*. În vîrstă atunci de 23 de ani, blond și robust, Jellicoe provine din Special Boat Section. Cunoaște foarte bine Creta și vorbește curent franceza, detaliu important, căci, în afara lui Berge, restul grupului e format din trei tineri parașutiști francezi ; cu toții sînt îmbarcați la 8 iunie pe submarinul *Triton*, cu două bărci pneumatice și un ghid grec pe nume Costi.

* John Rushworth Jellicoe, prim conte Jellicoe of Scapa (1859—1935), comandase flota engleză din Marea Nordului din august 1914 pînă la sfîrșitul lui 1916 și condusese faimoasa bătălie a Jutlandei (mai—iunie 1916), una dintre cele mai mari bătălii navale din istoria războaielor, sfîrșită nedecis. Prim lord al Amiralității (1916—1918), Jellicoe a fost apoi guvernator general al Noii Zeelande (1920—1925).

Împreună cu alți doi ofițeri francezi, Jacquier și Zirnheld, Stirling și „Paddy” Mayne se înșărcinează cu ansamblul aerodromurilor grupate în sectorul Barce — Benghazi. Dar punctul cel mai spinos rămân aerodromurile din sectorul Derna — Martuba, ce revin locotenentului Jordan, secundul lui Berge. Regiunea mișună literalmente de militari germani și va fi foarte dificil să treci prin metodele obișnuite.

Atunci un ofițer de stat-major îi semnalează lui Stirling existența grupului SIG — „Special Interrogation Group” — unitate compusă dintr-o duzină de evrei germani veniți din Palestina să lupte alături de britanici și care s-au cerut voluntari pentru misiuni speciale, ca perfect apți să treacă drept soldați ai lui Rommel. Ei ar putea fără îndoială să ajute la trecerea prin liniile germane a celor cincisprezece parașutiști francezi din comandoul lui Jordan.

Sînt aduși, în același timp cu cei doi ofițeri ai lor, căpitanul Herbert Buck, venit din armata Indiilor, care vorbește germana precum limba sa maternă și care, după ce a fost făcut prizonier la Gazela, a reușit să evadeze dindu-se drept membru al lui Afrika Korps, și locotenentul David Russell, din Garda scoțiană, și el un germanist de primă mînă.

Cu toții primesc o instrucție analoagă celei a soldaților germani, încît dobîndesc aceleași reflexe, dispun de uniforme, de arme, de echipament și chiar de livrete militare și carnete de soldă aparținînd celor din Afrika Korps. La sugestia căpitanului Buck, li se alătură doi autentici transfugi din armata germană, prizonieri antinaziști care au servit înainte de război în Legiunea străină și care se prezintă sub numele de Brückner și Esser.

Buck, pe care îl însoțesc opt din oamenii săi, îi încarcă deci, la 6 iunie, la Siwa, pe Jordan și cei paisprezece parașutiști francezi la bordul a patru vehicule „germane” : o mașină ușoară „Volkswagen”, un „Opel” și două camioane, toate cu emblemele lui Afrika Korps. Oamenii din SIG au uniforme germane, sînt înarmați cu „Schmeisser”, „Lüger” și grenade de mînă, în timp ce francezii, în haine de lu-

cru, fiecare cu cîte două grenade „Mills“ și un „Colt“ de 11,43 mm. se ascund în camioane. Deghizat în simplu soldat german, Buck conduce vehiculul din față, avîndu-l alături ca feldwebel pe Brückner.

După discuții destul de simple cu diversele posturi de pază, micul convoi reușește să pătrundă în sectorul Derna — Martuba. Și, la 13 iunie, spre prînz, întrucît trebuiau să atace seara, Jordan și cîțiva din oamenii săi sînt în măsură să trimită cercetași spre două aerodromuri, unul adăpostind un grup de avioane „Stukas“ celălalt — o escadrilă „Messerschmidt 110“. Apoi Jordan împarte sarcinile : caporalul Tournet, cu patru oameni, trebuie să atace aerodromul de la Martuba, în timp ce el însuși și caporalul Bourmont, cu cîte patru oameni fiecare, se vor însărcina cu cele două aerodromuri de la Derna.

Aceste două ultime grupuri pleacă împreună către orele 21, la bordul aceleiași camion condus de Brückner, a cărui atitudine pare puțin ciudată. Pretextînd necazuri de ordin mecanic, el conduce foarte încet, apoi ajunge chiar lîngă postul de pază al aerodromului Derna vest. Dintr-o dată, camionul este înconjurat de soldați germani înarmați cu pistoale-mitralieră care strigă : „Francezilor, ieșiți !“

Dar francezii nu vor să se supună. Unul dintre ei aruncă o grenadă în mijlocul grupului de germani, iar ceilalți deschid focul. Jordan, care a fost înșfăcat de doi soldați inamici, scapă de ei și începe să fugă, în timp ce rafale pornesc din toate părțile. Deodată, o enormă explozie zguduie camioanele : unul din oamenii din SIG, Gunther Hass, văzîndu-se prins, a preferat să arunce o grenadă în mijlocul stocului de explozivi.

Doar Jordan reușește să ajungă, pe jos, la locul de întîlnire unde îl așteaptă Buck și îi dă de știre cum a fost pur și simplu trădat grupul. Brückner, cum va fi confirmat oficial mai tîrziu, era un agent german infiltrat, care a condus soldații SAS într-o capcană întinsă cu grijă. Brückner va fi apoi trimis cu avionul la Berlin pentru a fi decorat.

În ce-i privește pe francezi, Jordan va fi singurul care a scăpat teafăr. Locul de întîlnire al grupului de la Martuba a fost de asemenea anunțat de Brückner. Comandoul

lui Tourneret și cei doi scăpați din grupul Bourmont vor ajunge acolo dar, toți șapte, vor fi încercuiți de o companie germană și, cu toată rezistența eroică, vor fi copleșiți de numărul mai mare și făcuți prizonieri.

În timp ce se derulează această dramă, celelalte grupuri au intrat în acțiune. Escortat în continuare de nelipsiții caporali Cooper și Seekings, Stirling și-a adjudecat aerodromul de la Benina, în sectorul Benghazi, care este înainte de toate un centru important de reparare a avioanelor germane deteriorate. Aceste ateliere constituie deci un obiectiv dintre cele mai interesante.

La prima vedere, apropierea are loc în condiții excelente : nici sirmă ghimpată, nici paznici. Dar, abia ajung cei trei bărbați lângă aerodrom că un uruit de motoare urmat de explozii îi pune în alertă : RAF bombardează. Stirling injură printre dinți.

— Acum și-au ales momentul !

— Tot amabilitățile statului major, persiflează Cooper.

— Și pe deasupra, vizează ca orbii, constată Seekings.

Pentru moment, RAF nu-i în culmea popularității printre oamenii lui Stirling. Mai ales că, așa cum remarcă Seekings, toate bombele cad alături de hangare. Avioanele se îndepărtează în sfârșit și comandoul își poate continua înaintarea. Stirling, care are darul de-a fi perfect tăcut în timpul deplasărilor sale, profită să-i spună cu amabilitate lui Seekings că merge ca un bulldozer.

Primul hangar pe care îl deschid — blestemind zgomotul făcut de ușa rulantă — este vizibil destinat depozitării de material. După ce pun un număr adecvat de bombe, trec la următorul, care se arată a fi un atelier uriaș. În mijlocul căruia tronează un „Junker 52“ pe jumătate desfăcut. Totul este bun pentru sabotaj, ceea ce și fac pe loc. Dar cel mai interesant se arată a fi al treilea și ultimul hangar, în care Stirling descoperă alte două avioane „Junker“ în perfectă stare, și vreo patruzeci de motoare de avion în lăzi. Așezarea bombelor le ia ceva timp și comandoul e întrerupt câteva momente de un zgomot de cizme venit din exterior : schimbarea gărzii. Apoi, o santinelă care își făcea rondul pătrunde în hangar. Cei trei britanici s-au ascuns în spatele lăzilor și neamțul iese fără

să fi văzut ceva. Stirling și cei doi tovarăși ai săi își termină treaba — impresionantă, dacă ne gândim că au mai plasat bombe și pe singurele două avioane staționând pe pistă, două „Messerschmidt 110“.

Dar Stirling, mereu grijuliu să plece glorios, se îndreaptă spre postul de pază, unde sînt instalați cei vreo douăzeci de membri ai gărzii împreună cu ofițerul ce-i comandă. Stirling dezamorsează o grenadă, deschide brusc ușa și-și aruncă proiectilul spre un ofițer strigînd :

— Ține, prinde !

— *Nein !* * urlă celălalt, îngrozit.

— *Ja ! Ja !* ** spune Stirling închizînd ușa.

„Ce-i mai rău — va povesti mai tîrziu Seekings — e că într-adevăr cred că a prins-o“.

În momentul în care cei trei bărbați încep să fugă, explodează primele bombe. Hangarele iau foc. Unul din avioanele „Messerschmidt“ de pe pistă se dislocă cu totul. Iar toate instalațiile aerodromului par să se dezintegreze dintr-o dată.

Sosind la aerodromul de la Berka împreună cu Lilley, Warburton și Storey „Paddy“ Mayne este pradă aceluiași necazuri întîlnite de Stirling : RAF sosește să bombardeze. Mai mult, aerodromul este înțesat de santinele, iar una deschide focul asupra lui Lilley în clipa în care se pregătea să așeze o bombă pe primul avion. Lilley se trîntește la pămînt și Mayne aruncă o grenadă care îl atinge pe german în plină față. Ceilalți soldați care păzesc aerodromul încep să tragă din toate părțile. Mayne și oamenii săi ripostează și reușesc să se replieze, nu înainte de a fi lăsat o bombă pe un mare rezervor de carburant.

În același timp, pe celălalt aerodrom de la Berka, la patru kilometri depărtare, francezii aspirantului Zirnheld reușesc să distrugă unsprezece avioane și să lovească grav detașamentul de pază. La Barce, Jacquier aruncă în aer rezervoarele de carburant.

Marșul de întoarcere spre creasta care domină cîmpia de la Benghazi, unde așteaptă convoiul LRDG, va fi ane-

* Nu (germ.).

** Da ! Da ! (germ.).

voios. După aceste raiduri în „rafală“, toate patrulele germane sînt pe picior de război. Grupul lui Mayne este constrîns să se risipească, pentru a scăpa de ele. Astfel, Lilley, singur, este interpelat de un soldat italian care îl amenință cu pușca și ține să-l facă prizonier. Lilley nu-i de acord. Îi smulge pușca și îl sugrumă înainte să-și continue drumul. În cele din urmă, toți ajung la locul de întîlnire cu LRDG.

Dar pentru oameni ca Stirling și Mayne, locul de întîlnire nu vrea să însemne loc de repaus. Cu atît mai mult cu cît Stirling este foarte mîndru că și-a luat revanșa asupra adjunctului său.

— De data asta focul de artificii e al meu, spune el cu răutate.

— Cîte hangare ? întrebă Mayne.

— Toate. Vrei să vezi ?

— De ce nu ? Dacă am putea face rost de o mașină să ne ducem să ne plimbăm pe drumul spre Benghazi, mi-ar plăcea să inspectez ce ați făcut. Apoi, poate am găsi ceva cu care să ne ocupăm pe drum. Mă simt cam frustrat în seara asta...

Celebrul său „Ford“ fiind indisponibil, Stirling trebuie să împrumute, dacă vrea să se plimbe, unul din vehiculele LRDG și să negocieze pentru aceasta cu Robil Gurdon, care comandă convoiul. Acesta acceptă, dar cu o condiție.

— Îmi jurați să-mi aduceți înapoi camioneta întreagă.

— Jurăm, fac ceilalți doi, cu cea mai perfectă rea credință.

Imediat, Stirling, „Paddy“ Mayne, Lilley, Storey și, bineînțeles, Cooper și Seekings, se îmbarcă la bordul vehiculului. Duc cu ei un evreu german din SIG, Karl Kahn, care, cu perfectă cunoaștere a limbii și obiceiurilor inamicului, trebuie să-i ajute eventual la trecerea barajelor.

Talentele sale își vor găsi curînd întrebuintarea căci, cu puțin înainte de aerodromul de la Benina, micul grup întîlnește un baraj al germanilor. Sînt vreo douăzeci de soldați înarmați pînă-n dinți, unul din ei ținînd în mînă o grenadă gata să fie aruncată asupra vehiculului care ar îndrăzni să treacă.

Kahn se arată admirabil cu prilejul acesta. Prezentându-se drept un luptător din Afrika Korps ce se întoarce de pe front, el insultă imediat paznicii, pe care îi numește „ambuscați”, și îi somează să-i lase drumul liber pentru că n-are timp de pierdut cu niște neisprăviți ca ei. E un moment de șovăială printre germani, dar sergentul comandant al postului se apropie totuși de vehicul. Într-o clipă, britanicii înțeleg că vor fi identificați. Joacă totul pe o carte. În penumbră, fiecare își scoate revolverul și îl ține ostentativ. Doar sergentul german poate vedea armele, dar a înțeles pe loc : dacă dă alarma e un om mort. Cinci, zece secunde se scurg astfel, în tensiunea extremă, dar germanul capitulează. Livid, cu privirea ațintită asupra revolverului ținut în mână de „Paddy” Mayne, face semn vehiculului să treacă.

Mayne, aflat la volan, apasă cu toate forțele pe accelerator și camioneta țîșnește spre Benghazi. Acum faptul e cert : subofițerul german nu va îndrăzni niciodată să spună subordonaților săi că a identificat cît se poate de bine uniforme britanice, dar n-a mișcat un deget pentru că se temea pentru viața sa. Ar risca prea mult.

La barajul următor, italian, soldații SAS iau mai puține precauții. Mayne se aruncă de-a dreptul asupra soldaților care încearcă să-i bareze drumul, iar Seekings, instalat în spate, deschide focul cu mitraliera „Vickers”. Nu mai opresc decît să pună bombe la un rezervor de carburant, o stație de pompare și un parc auto plin cu autocamioane. Mayne „frustratul” pare neobosit : se răzbună. Orice soldat care apare e îndată „aprins”. Este mitraliat în trecere un campament instalat alături de drum, pe care îl părăsesc imediat, scurtînd peste cîmp în direcția locului de întîlnire. Un vehicul al germanilor încearcă să-i urmărească dar pasagerii camionetei îl țin la distanță cu tiruri regulate de mitralieră. În cele din urmă, Mayne, care conduce „în genul lui Stirling”, se descotorosește de el.

Totul pare calm, în afara zdruncinăturilor vehiculului care înaintează pe terenul accidentat cînd, brusc, Lilley și Seekings strigă împreună

— Toată lumea jos, repede ! S-a aprins un detonator !

Pasagerii camionetei n-așteaptă să li se repete. Sar cu toții. La timp. Un detonator s-a aprins accidental în mijlocul masei de explozibili pe care încă le transportă vehiculul, ce se sfărîmă pur și simplu în bucăți.

Exploziei camionetei îi urmează o alta : a risului. Stirling, îndoit de la brîu, nu mai reușește să se îndrepte, iar „Paddy” Mayne urlă cuprins de ilaritate.

— Și i-am promis lui Robin că i-o vom aduce înapoi întreagă ! spune primul printre sughituri de ris.

Subordonații lor, ținîndu-se de burtă cu amîndouă minile, nu rîd mai puțin. Cu excepția lui Kahn care, cu un aer glacial, spune :

— Nu văd deloc ce e de ris în povestea asta.

Ceilalți nu sînt însă în stare să-i explice.

Drumul îl continuă pe jos. Pînă la o tabără a senousilor care, în continuare dornici să facă rău italienilor, îi primesc cu cea mai mare prietenie ; în timp ce femeile stau de pază să repereze eventualele patrulare inamice, bărbații se duc să-l caute pe Robin Gurdon și grupul său. Slavă Domnului, Gurdon se abține să facă vreo aluzie la o anume promisiune nesăbuită făcută de domnii Stirling și Mayne. Zirnheld și grupul său ajung și ei la locul de întîlnire și toată lumea se poate întoarce la Siwa.

Trece un timp pînă să se afle rezultatul raidului executat de Berge și Jellicoe în Creta. Acesta din urmă este singurul care se întoarce, împreună cu interpretul grec Costi. Comandoul, debarcat de submarinul *Triton*, a reușit să distrugă 21 de avioane pe aerodromul Heraklion, unde se găseau 60 de avioane „Junkers 52”, și să se retragă spre sat, dar acolo, trădați de un țăran, au fost atacați de importante forțe germane. Cu toată rezistența eroică, Berge și doi din oamenii săi au fost făcuți prizonieri. Tînărul — foarte tînăr, deoarece se va descoperi că, deși pretinsese că are 18 ani, abia împlinise 16 — parașutist Leostic a fost ucis, Jellicoe și Costi au scăpat de capcană

doar pentru că se duseseră pe plajă să pregătească reîmbarcarea.

În timpul acesta, convoiul a încercat să treacă spre Malta, dar din șaptesprezece nave doar două au ajuns la destinație. Însă garnizoana din Malta va continua să reziste pînă la capăt.

XIII

Între timp, marea ofensivă a lui Rommel, pe care Auchinleck credea că a oprit-o la Gazala, s-a reluat cu o forță și o amploare fără precedent. La 12 iunie, chiar în ziua în care comandourile lui Stirling revin la baza lor de la Siwa, germanii cuceresc Tobruk, oraș care fusese în lunile grele din 1940-41 însuși simbolul rezistenței britanice. Cîteva zile mai tîrziu ei pătrund în teritoriul egiptean în sectorul defileului de la Halfaya și își continuă înaintarea fulger către Mersa-Matruh, care cade la 29 iunie. La 1 iulie, germanii ajung la El Alamein.

La statul major britanic din Cairo se instalează haosul. Niciodată situația n-a părut atît de întunecată, iar cei mai pesimiști puteau crede că Egiptul întreg va fi pierdut în scurt timp. Statul major a început chiar să-și ardă masiv arhivele, operațiune numită în bătaie de joc de soldații Armatei a VIII-a „Miercurea Cenușii“, deoarece o întreagă parte a orașului a fost acoperită în aceea zi de cenușă fină de hîrtie. RAF își retrage deja bazele sale de bombardiere în Palestina, Royal Navy* își golește baza de la Alexandria și numeroase poziții din interiorul țării sînt evacuate în vederea unei reorganizări a dispozitivului. Este cazul oazei Siwa, care va fi curînd ocupată de „cămășile negre“** trimise de la Roma în vederea marii parade ce urma să marcheze intrarea trupelor Axei în Cairo — intrare presupusă de italieni ca iminentă. LRDG trebuie să-și transfere baza sa la Koufra.

* Royal Navy — forțele maritime ale Marii Britanii

** Trupele fasciste ale lui Mussolini purtau cămăși negre.

Dar Churchill a lansat din Londra ordinul de a apăra Egiptul cu orice preț, * chiar și pe jos, „ca și cum ar trebui să te bați pentru Kent sau Sussex“. **

Exact așa înțelege mesajul Stirling, care s-a precipitat la Cairo imediat după revenirea sa la Benghazi. El propune statului major, care nu are nimic altceva de făcut decît să-l asculte, o întreagă serie de operații în care își va arunca aproape în întregime unitatea.

Stirling profită și de bunele intenții cu care este înțimpinat pentru a echipa grupul SAS cu noul tip de vehicul american intrat în înzestrarea armatei britanice și pe care l-a considerat imediat ideal pentru raiduri : G P (abreviere de la „general purpose vehicule“, vehicul cu utilizare generală) ce începe să fie numit curent „jeep.“

Stirling reușește să obțină 14 asemenea mașini ușoare, dar incredibil de robuste și lesne de mînuit¹. Jeep-urile sînt prevăzute de la plecare să poată fi echipate cu mitraliere de 30 (7,62 mm) americane, care nu sînt încă disponibile în acest moment în Egipt. Stirling decide să-și înarmeze vehiculele cu mitraliere „Vickers K“, din care RAF dispunea încă de stocuri abundente. Într-adevăr, „Vickers“ era la origine o mitralieră de avion ce echipa aparatele de vînătoare „Gloster Gladiator“, trecute la reformă.

Înzestrată cu încărcătoare-tambur, mitraliera poate trage într-o cadență de 1 200 lovituri pe minut, iar efectele sînt la fel de devastatoare pe cît de insuportabil este zgomotul. Poate fi folosită atît singură, cît și în pereche, particularitate de care cei din SAS vor trage cel mai mare profit. Jeep-urile lor vor avea adesea două perechi de

* La 30 mai 1942, generalul Auchinleck a luat măsuri pentru definitivarea defensivei în zona El-Alamein, lăsînd la conducerea operațională a forțelor britanice din Africa de Nord pe șeful său de stat-major, generalul T. W. Corbett, el trecînd la comanda Armatei 8 britanice. A doua zi, forțele Axei au încercat să rupă apărarea armatei britanice și să pătrundă în Egipt. Afrika Korps a reușit să înfrîngă Brigada 18 indiană, ocupînd Deir-el-Shein și creasta Rouweisat.

** Kent și Sussex — comitate din sudul Angliei, lîngă Canalul Mîneii.

¹ În timpul operațiilor, unele dintre ele vor ajunge să transporte pînă la opt soldați — deși nu erau prevăzute decît patru locuri —, cu mitraliere, muniții și rezerve de carburant.

mitraliere, două în față și două în spate, iar uneori o a cincea montată singură pe o latură a vehiculului. Ulterior, Stirling va completa armamentul acestor mașini cu mitraliere grele americane „Browning 50” (12,7 mm). Jepp-urile SAS devin, în orice caz, adevărate cuiburi de mitraliere ambulante, capabile să se arunce asupra inamicului cu toată viteza și pe orice fel de teren. Au un echipaj de doi sau trei oameni, restul spațiului fiind de obicei destinat armelor, munițiilor și canistrelor de benzină îngrămădite pe locurile din spate și chiar legate două câte două pe capotă. Aceasta face, în mod evident, vehiculul mai vulnerabil la o eventuală lovitură bine ținută, dar sporește considerabil raza sa de acțiune.

Pentru provizii și materialul de rezervă, Stirling își procură camioane de trei tone care însoțesc jeep-urile. Unora le va fi însă greu să le urmeze și vor trebui abandonate, adesea doar din pricina înnisipării.

Punerea la punct a unor noi operații continuă cu înfrigurare la Cairo, deoarece Stirling, dată fiind situația, vrea să lovească cât mai repede posibil. El a rechemat pentru pregătirile sale apartamentul liniștit al fratelui său Peter, pe care l-a transformat îndată într-un curios amestec de depozit de arme, sală de conferințe, dormitor, centru de tranzit și popotă a ofițerilor. Cîteva fete frumoase aflate în vizită vorbesc despre tenis pe canapele, între două mitraliere demontate, în timp ce ofițeri așezați pe burtă pe covor studiază hărți cu creionul în mînă.

Stirling a hotărît să atace în noaptea de 7 spre 8 iulie aerodromurile de la Fouka, Baggush și El-Daba, toate situate între El-Alamein și Mersa-Matruh, adică aproape imediat în spatele liniilor inamice, în timp ce grupul comandat de locotenentii War și Schott și ghidat de căpitanul Hunter din LRDG va încerca să ajungă pînă la Sidi-Barranii dincolo de Mersa-Matruh și nu de departe de frontiera Libiei.

Pentru aceasta a fost organizată o întîlnire în deșert, cu concursul celor de la LRDG, în dreptul lui Bir Chalder, la vreo 80 kilometri de verticală, spre sud, de Mersa-Matruh. Cei din SAS, cu 35 vehicule, jeep-uri și camioane de trei tone, pleacă chiar din tabăra lor de la Kabrit, în

zona canalului Suez, trec prin Cairo și Alexandria și, ghidați de patrula LRDG comandată de prietenul lor Robin Gurdon, coboară în diagonală spre Marea Depresiune de la Qattara și merg cât mai aproape de ea pentru a trece liniile de luptă la aproximativ 70 kilometri sud de El-Alamein. După ce au continuat să înainteze în lungul Depresiunii, au urcat pe verticală spre locul de întâlnire, unde îi așteaptă un alt convoi LRDG comandat de o altă veche cunoștință, căpitanul Timpson, venit direct de la Qara, la 230 kilometri sud de Mersa-Matruh.

Trecerea liniilor frontului se face fără piedici și coloana ajunge la timp la întâlnire. Timpson, aflat deja acolo, va nota în jurnalul său :

„După-amiaza am văzut apropiindu-se dinspre est un enorm nor de praf... Robin era în frunte, cu patrula sa. Apoi au sosit vehicul după vehicul, cei din SAS, mai întâi sumedonie de jeep-uri, apoi camioanele de trei tone, și David cu faimosul său «blitz-car», caporalul Cooper, mitraliorul de care nu se despărțea, alături de el și caporalul Seekings în spate. Mayne, Fraser, Jellicoe, Mather și Scratchley erau și ei acolo. Rawnsley purta o pijama ușoară de mătase de un bleu pur...”

Seara, șefii grupurilor se reunesc într-o conferință și Stirling își expune planul, iar a doua zi dimineată toată lumea se îndreaptă spre nord. Stirling și Mayne, care acționează împreună cu trei vehicule și nouă oameni, sînt primii care părăsesc grupul, îndreptîndu-se spre nord-est. Obiectivul lor este aerodromul de la Baggush. În frunte e Stirling la volanul „blitz-car”-ului, pe care l-a reechipat cu patru mitraliere „Vickers K”. Urmează Mayne, la bordul unui jeep la fel echipat. Un camion de trei tone încheie grupul. Terenul este foarte greu și vehiculele sînt constrînse la o înaintare lentă, îngreunată de pene și de probleme ale radiatoarelor. Le trebuie trei ore și jumătate pentru a străbate treisprezece kilometri și este aproape ora 23 cînd ajung la drumul de coastă, la vreo cincisprezece kilometri de obiectivul lor. Cu Stirling tot în frunte, își reiau drumul cu viteză. La aproximativ 1 500 metri de aerodrom, vehiculele părăsesc drumul și se opresc în apropiere.

Mayne, împreună cu cinci oameni, se va ocupa de avioane. Grupul său se îndepărtează în noapte împreună cu încărcătura de bombe, în timp ce Stirling, Cooper și Seekings, după ce au rostogolit stinci pe drum, pentru a-l bloca, stau de pază, cu pistolul-mitralieră în mână.

În jurul lor, nimic nu mișcă, și Seekings îi strigă lui Stirling, după un timp.

— E liniște ca la țară, pe aici, sir.

— Serviciile noastre de informații zic însă că „o intensă activitate domnește acum pe drumul de coastă Benghazi — Fouka,“ rinjește șeful.

— Bieții de ei ! suspină Seekings. Mă fac să mă gîndesc la tipii ăia de la timpul probabil care o zbircesc mereu¹.

Liniște sau nu, anxietatea nu va întârzia să cuprindă micul grup. La ora unu dimineața nu fusese perceput încă nici un semn sonor al activității lui „Paddy“ Mayne. Comandoul va fi fost interceptat de inamic ? Dar la ora unu și zece se aude prima explozie, urmată, la intervale regulate, de alte 21.

Apoi reîncepe așteptarea. La fel de plină de îngrijorare, deoarece Mayne nu se decide să revină. Apare abia o ora mai târziu, cu aerul furios în timp ce tovarășii săi se așteptau să-l vadă mai curînd jubilînd.

— Porcăriile astea de bombe nu vor să funcționeze, mormăie el.

Și începe să explice că existau 40 de avioane pe aerodrom, că a reușit să așeze bombe pe toate, fără cea mai neînsemnată piedică, dar că numai 22 dintre ele au explodat. Celelalte aveau defecte.

— Ai de ce să turbezi cînd lași 18 avioane în bună stare în urma ta, încheie el.

Dar Stirling nu-i împărtășește descurajarea. O idee diabolică s-a născut sub calota sa craniană celtică. Eșecul parțial al bombelor îi va permite să-și ofere o repetiție generală pentru raidul în jeep, așa cum l-a proiectat el.

— Dacă am profita pentru a încerca mitralierele ? sugerează el cu o voce prea blîndă ca să fie și onestă.

¹ Virginia Cowles, *op. cit.*

E genul de propunere pe care nu trebuie să o faci de două ori lui „Paddy“ Mayne.

— Bună idee, bună idee, aprobă el.

— La o adică, adaugă Stirling, sînt mitraliere de la RAF. Au fost făcute să tragă în avioane.

Planul este rapid pus la punct de cei doi complici : în timp ce camionul de trei tone va merge să aștepte la trei kilometri de aerodrom, „blitz-car“-ul și jeep-ul, mergînd cu zece metri interval între ele, se vor avînta pe aerodrom și vor deschide focul cu toate mitralierele asupra tuturor avioanelor încă intacte.

Cele două vehicule ajung pe aerodrom fără să întîlnească vreun obstacol. După raidul lui Mayne, toată paza aerodromului s-a retras și nu se aștepta în mod vizibil la un al doilea asalt în aceeași noapte. „Ford“-ul și jeep-ul îșinesc înainte.

— Aveți grijă să vizați mai întii rezervoarele. Foc ! le strigă Stirling lui Cooper și Seekings.

La bordul jeep-ului, Mayne a dat ordine analoage și cele opt mitraliere „Vickers“ intră în acțiune simultan cu un zgomot îngrozitor. Cîteva avioane par să se dezagregheze sub rafale și flăcări se ridică aproape peste tot. Vehiculele celor din SAS trec de două ori prin aerodrom, cu toate mitralierele trăgînd din plin, înainte de a se îndepărta în trombă, salutate de cîteva obuze ale unui tun ușor, pe care servanții acestuia. treziți în sfîrșit, au reușit să-l pună în acțiune. După focarele de incendiu, vizibile de departe, Stirling și Mayne vor putea determina mai apoi că o duzină din cele optsprezece avioane a putut fi distrusă. Tehnica raidului în jepp pare să-și fi demonstrat primele calități. Cu atît mai mult cu cît operația a durat cu totul doar cinci minute.

Dar, în dimineața următoare, în timp ce înaintează pe un teren foarte accidentat spre locul de întîlnire, cele trei vehicule sînt atacate de trei avioane italiene. Mitralierea este intensă și camionul de trei tone este distrus. „Blitz-car“-ul lui Stirling trebuie abandonat. Mai rămîne ca unic mijloc de transport doar jepp-ul lui „Paddy“

Mayne, dar, din fericire, nimeni nu a fost rănit. Grupul reușește să ajungă, foarte încet, la locul de întâlnire.

În orele ce urmează celelalte grupuri li se alătură, bineînțeles cu excepția comandoului expedit spre Sidi Barrani. Aerodromul de la Fouka a fost atacat de două grupuri separate conduse de Jordan și francezii săi și de Bill Fraser și oamenii săi. Francezii au ajuns primii și au reușit să distrugă opt avioane „Messerschmidt” înainte ca alarma să fie dată și ca toată lumea de pe aerodrom să înceapă să tragă. Exact atunci grupul lui Fraser se strecura pe sub sîrma ghimpată, la cealaltă extremitate a aerodromului. În dezordinea înconjurătoare, Fraser a reușit să mai distrugă alte șase avioane.

În acest timp, Robin Gurdon hotărîse „să exerseze” puțin și, împreună cu patrula sa, distrusese vreo treizeci de vehicule dintr-un parc auto după ce atacase o popotă a inamicului cu grenadele.

Jellicoe și Zirnheld au avut mai puțin noroc. Grupurile lor n-au reușit să pătrundă pe aerodromul de la El-Daba și au trebuit să se mulțumească cu distrugerea a trei camioane întîlnite pe drum și cu capturarea unui subofiter german și a doi șoferi pe care i-au adus la locul de întîlnire. Sosind toată lumea, acesta a fost părăsit către orele 3 dimineața, la 10 iulie 1942.

XIV

Dar cei din SAS n-au plecat la drum să se întoarcă la bazele lor din spate. Aflînd de la prizonierii germani că, contrar informațiilor statului major, aerodromul de la El-Daba, pe care n-au reușit să pătrundă Jellicoe și Zirnheld, este considerat vital de către inamic, Stirling, care, la plecarea de la Kabrit, și-a asigurat grupul cu o autonomie de aproximativ trei săptămîni în alimente, muniții și carburant, hotărîște să treacă din nou la atac în noaptea de 12 spre 13 iulie.

Trei comandouri sub conducerea lui Mayne, Fraser și Jordan întreprind un nou raid la Fouka, unde distrug

douăzeci și două de avioane. În acest timp, alte două grupuri, comandate de Jellicoe și de locotenentul francez Martin — care va fi ucis în Bretania în rîndurile SAS, în 1944 — trebuie să atace El-Daba.

Din nou, șansa nu e de partea lor. Cele două grupuri sînt atacate separat de aviația inamică pe cînd se îndreaptă spre obiectivul lor. Comandoului lui Jellicoe pierde două din cele trei jeep-uri ale sale și trebuie să se înghesuie cu toții în ultimul vehicul pentru a ajunge la locul de întîlnire, fără să fi putut intra în acțiune.

Pentru grupul lui Martin, situația este și mai rea. Grupul, ghidat de patrula lui Robin Gurdon pe drumul de coastă ce duce de la Fouka la El-Daba, este reperat, la vreo zece kilometri de obiectiv, cu puțin înainte de căderea nopții, de trei avioane de vînătoare italiene, de tipul „Macchi“, care, mitraliind, se aruncă în picaj asupra lor. Gurdon este rănit mortal cînd încearcă să riposteze. Își va da sufletul cîteva ore mai tîrziu, „fără să-și fi pierdut cunoștința și continuînd să dea ordine pînă în ultima clipă“¹. Era cea din urmă misiune a sa în cadrul LRDG, deoarece acceptase să devină adjunctul direct al lui Stirling, sedus de curajul acestuia și de calitățile sale de comandant, în fruntea SAS. După moartea lui Jock Lewes, moartea sa va fi o lovitură dură pentru șeful „Detachmentului L“.

Lăsînd vreo treizeci de oameni ascunși în grote, în apropierea locului de întîlnire, Stirling decide să se întoarcă la Cairo cu două grupuri : unul alcătuit din trei jeep-uri și condus de el însuși, și altul comandat de „Paddy“ Mayne, alcătuit din opt camioane goale ; scopul este căutarea de întăriri și provizii în vederea unor noi operații în spatele liniilor inamice.

Drumul pe care cei din SAS l-au urmat la trecerea liniilor frontului, cînd au mers în lungul depresiunii Qattara, este acum impracticabil : potrivit informațiilor primite prin radio, germanii hotărîseră să-l închidă. Trebuie deci să taie de-a dreptul prin depresiune, cu toate in-

¹ W. B. Kennedy Shaw. *op. cit.*

convenientele și pericolele pe care aceasta le prezintă. E vorba, în fapt, de a străbate un uriaș chott* de vreo două sute douăzeci de kilometri lungime în care ruperea crustei de sare sub greutatea vehiculului înseamnă înnisiparea certă și moartea probabilă. La prima vedere, depresiunea Qattara pare impracticabilă și a fost multă vreme temută de călătorii europeni. Totuși, două piste posibile au fost descoperite și oamenii din LRDG i le-au indicat lui Stirling.

Căpitani Holliman și Timpson le încercaseră chiar personal, cu convoaie întregi pe care reușiseră să le treacă fără pierderi, dar una din piste fusese atât de slăbită de această trecere, încât era de acum încolo considerată periculoasă. Mayne hotărăște să pornească pe cealaltă, mai lungă, dar socotită aproape sigură, cu condiția să se conducă cu precauție. Stirling însă, netemându-se de nimic, vrea să plece pe primul drum, mai rapid. El are încredere în jeep-urile sale ușoare și este sigur că acestea vor trece acolo unde vehiculele LRDG n-au reușit să înainteze fără să se innisipeze. Acest calcul temerar era exact : jeep-urile trec, iar Stirling și Jellicoe ajung la Cairo într-un timp record — ținându-se cont, se înțelege, de împrejurări.

Lui Mayne, cu camioanele sale, îi este mult mai greu. Mai întâi, la scurt timp de la plecare și înainte să fi ajuns în depresiune, este atacat de aviația inamică, iar aceasta îi distruge un vehicul. Apoi, pornește pe drumul socotit „bun“, dar trebuie să înainteze extrem de încet, prudent și să facă halte frecvente. Își va atinge totuși obiectivul fără alte pierderi.

La sosirea la Cairo, Stirling trebuie să negocieze din nou cu statul-major pentru a obține proviziile și materialul nou de care are nevoie — mai ales jeep-uri. Dar, din fericire pentru el, reputația sa n-a încetat să sporească pe lângă comandament — mai ales după ce germanii înșiși îi menționează numele în comunicatele lor. Numele și porecla ce vor forma de acum înainte pereche : „Maiorul fantomă“.

* Lac sărat secăt (arabă).

Deci, cu douăzeci de jeep-uri noi, echipate cu mitraliere „Vickers“, și mai multe camioane de trei tone, el se poate alătura, opt zile mai târziu, soldaților lăsați în refugiul din deșert. Era și timpul, căci pentru grupul acesta zilele încep să fie prea lungi. Proviiziile scad și, oricum, condițiile de existență ale tuturor s-au arătat din ce în ce mai greu de suportat.

Instalați în grupuri în mai multe grote în care suferă alternativ rigorile căldurii diurne și ale frigului nocturn, hărțuiți de roiuri de muște deosebit de tenace, oamenii se străduie să-și omoare cum pot timpul, dormind cât mai mult posibil — dar nu se poate dormi la nesfârșit — pălăvrăgind, cîntînd în cor sau citind și recitind cele cîteva cărți pe care le au cu ei — și îndeosebi *Cei șapte stîlpi ai înțelepciunii* de T. E. Lawrence*, o alegere ce pare cam stranie pentru evadare și dezrădăcinare. Temîndu-se să nu fie reperați de aviația inamicului, nu ies din peșteri decît pentru unele misiuni rapide de recunoaștere.

Sosirea lui Stirling este, de aceea, salutăată ca o eliberare. În afara faptului că șeful aduce ceai, alcool, tutun, conserve și, o, ce lux suprem, apă de colonie, întoarcerea sa înseamnă că își vor putea dezmoști în sfîrșit picioarele.

Privire asupra lucrurilor ce se arată exactă : cu Stirling n-au fost niciodată dezamăgiți din acest punct de vedere. Acesta sosește de la Cairo cu un proiect de operație ce îi este deosebit de drag, întrucît este vorba, pur și simplu, de primul raid de mare anvergură cu jeep-uri înarmate.

Obiectivul pe care l-a ales este aerodromul de la Sidi-Haneish, în sectorul Fouka, care este considerat de serviciile de informații drept o bază esențială de transport aerian pentru forțele germane.

Stirling are în vedere să atace cu optsprezece jeep-uri potrivit unui dispozitiv pe care l-a pus deja la punct la Cairo și pe care îl va experimenta încă în noaptea reîn-

* Thomas Edward Lawrence (1888—1935), ofițer și scriitor britanic, născut în Țara Galilor, agent britanic în țările arabe din Orientul Apropiat, a căror revoltă a animat-o în 1916—1918. Este autorul unei cărți care a înconjurat lumea — *Cei șapte stîlpi ai înțelepciunii* (1926).

toarcerii sale în deșert. După ce au călătorit în coloană normală pînă în apropierea obiectivului, jeep-urile trebuie să se așeze la sosirea aici în linie, în lungul aerodromului, și să deschidă focul, toate deodată, cu gloanțe trasoare, pentru a-l înspăimînta pe inamic și a-l țintui momentan la sol. Stirling mizează mult pe această intrare în scenă de genul „apocalipsul pe roțile“.

Apoi, la semnalul dat prin lansarea unei rachete verzi, vehiculele trebuie să intre în formația definitivă de atac, pe două coloane regulate și paralele de cîte șapte jeep-uri fiecare, avînd în centrul lor și ușor în față pe cel al lui Stirling încadrat de alte două vehicule ceva mai retrase, iar în spatele acestor trei elemente din frunte, în mijlocul celor două coloane, jeep-ul navigatorului Mike Sadler.

Odată adoptată această formație, cele optsprezece vehicule trebuie să-și înceapă „treaba serioasă“. Adică să pătrundă în vîtează pe aerodrom și să treacă printre șirurile de avioane deschizînd focul cu toate mitralierele : cîte patru „Vickers K“ de vehicul, repartizate în două perechi. Fiecare din cele două coloane trebuie, se înțelege, să execute foc lateral spre exteriorul formației, iar cele trei vehicule din față să tragă înainte, pentru a-i neutraliza, de e posibil, pe apărătorii aerodromului. Deci un adevărat „arici de foc“ trebuie să circule pe aerodrom distrugînd totul în trecerea sa, datorită acțiunii simultane a șaiszeci și opt de mitraliere „Vickers“, ale căror efecte devastatoare sînt deja bine cunoscute.

Se înțelege că această tehnică de atac presupune din partea șoferilor și trăgătorilor o anume parte de acrobatică — și un sînge rece în stare să reziste la orice. Intervalele de luptă prevăzute între vehicule nu sînt decît de cinci metri și, la bordul fiecărui jeep, șoferul trebuie să continue să conducă cu două perechi de mitraliere ce trag concomitent, una alături de el, cealaltă în spatele său. Mai trebuie ca trăgătorii să nu „aprindă“ din greșeală un jeep propriu ieșit pentru o clipă din formație — și să nu-și ucidă șoferul. Orice mișcare greșită a unora sau altora poate fi fatală.

— Cum mă găseam în poziție de șofer la capătul coloanei din stînga, povestește unul din cei interesați, Carol Mather, perechea din fața mea trăgea lateral prin fața mea, iar perechea din spate exact din coadă. Era important, de aceea, să rămîi foarte liniștit pe scaunul tău, să nu te apleci nici în față, nici în spate.

„Important“, într-un asemenea caz, este, fără nici o îndoială un „understatement“ (adevăr spus doar pe jumătate).

Stirling organizează deci, îndată ce cade noaptea, o repetiție generală în deșert. Repetiție ce se desfășoară excepțional de bine, poate și datorită explicațiilor detaliate pe care le-a dat oamenilor săi, cu planuri și crochouri la îndemînă. Toată lumea reușește să se așeze la locul ei la semnalul dat și nimeni nu trage asupra celui alt. Maestrul acestui balet este mulțumit de elevii săi. Cu atît mai mult cu cît cortina se va ridica de-a binelea a doua zi, 26 iulie, pe înserate.

Atacul este prevăzut pentru 27 iulie, la ora 1, pentru a beneficia pe deplin de luna plină, dar Sidi-Haneish găsindu-se la vreo șaiseci și cinci de kilometri nord-vest de Bir-Chalder și de refugiu, cortegiul se pune în mișcare încă de la căderea nopții, pe 26, ghidat de Mike Sadler, concentrat cît se poate asupra conducerii uneori dificile. Tot atît de dificilă pe cît terenul aspru, care provoacă mai multe opriri și o mulțime de pene.

Apoi brusc, după patru ore și jumătate de parcurs adesea în stare să-i învingă și pe cei mai tenaci, Sadler dă semnalul de oprire.

— Am ajuns, îi spune el lui Stirling. Dacă sînt exacte calculele mele, aerodromul trebuie să fie în fața noastră la aproximativ un kilometru și jumătate.

Aparent, peisajul haotic nu s-a schimbat și nu poate fi perceput nici un semn de activitate. Dar Mike Sadler nu-i omul să se avînte ușuratic. Stirling își desfășoară deci cele optsprezece jeep-uri în linie și dă ordinul de înaintare. Drept în fața sa. S-ar crede că e vorba de transpunerea monstruoasă a șarjelor de cavalerie de altădată.

Sforțindu-se să mențină alinierea cu toate asperitățile terenului, jeep-urile înaintează clătînindu-se și zgâlțîindu-se.

Deodată, în spatele unei undulații a terenului, dau de o iluminatie puternică. Acolo este aerodromul, și se pare că toate proiectoarele au fost aprinse, scaldînd într-o lumină violentă pista pe care se disting formele avioanelor. Într-adevăr, multe avioane.

În fața acestei orgii neobișnuite de lumină, Stirling se întreabă o clipă dacă inamicul nu-i așteaptă, dar adevărata explicație apare foarte repede : un bombardier este pe cale să aterizeze.

Linia jeep-urilor înarmate își reia înaintarea, se aliniază pe marginea aerodromului și, la semnal, deschide focul într-un vacarm infernal. Jeep-urile tresaltă în timp ce toate patru mitralierele trag deodată, iar gloanțele trasoare desenează deasupra pistei arabescuri luminoase ce par să se încrucișeze. Încă de la primele rafale, proiectoarele din față s-au stins, dar aerodromul continuă să fie luminat, atît de luna plină, cît și de tirurile mitralierelor care trag toate într-o cadență de 1 200 lovituri pe minut. Pe pistă se disting acum cît se poate de clar sirurile de avioane de toate tipurile : „Junkers“, „Stukas“, „Messerschmidt“, „Heinkel“.

Ridicîndu-se în picioare în jeep-ul său și ținînd volanul, cu Cooper și Seekings ca mitraliori, Stirling își învîrte deasupra capului pistolul „Very“. Cu un pocnet surd, țîșnește o rachetă verde : schimbare de formație ! Jeep-urile se așază imediat în coloană dublă și se avîntă pe aerodrom. Cele șaiszeci și opt de mitraliere continuă să tragă fără întrerupere și, foarte curînd, ravagiile produse sînt îngrozitoare. Sub rafalele ce le străpung în tăcere, avioanele iau foc și se dislocă. Unele dintre ele par să se dezagregheze complet. Rezervoarele explodează. Pe pistă, pe lîngă zgomotul care sparge timpanele, căldura a devenit de nesuportat. Unii din oamenii lui Stirling vor constata pe urmă că au sprîncenele arse. Cît a durat acest circuit uci-gaș ? Nimeni, pentru moment, n-ar putea spune.

Reacția survine din față. Între două rafale, se aude deodată un mortier și un obuz explodează între cele două coloane de jeep-uri. Apoi intră în acțiune un tun „Breda“

de 20 mm, una din armele cele mai de temut fabricate de italieni.

— Fă-l să tacă, îi strigă Sandy Scratchley mitraliorului său din față.

Nici un răspuns. Ridicînd o mîină de pe volan, Scratchley atinge umărul mitraliorului care alunecă ușor în față, cu fruntea pe cele două încărcătoare circulare ale armelor sale. A fost omorît pe loc de o schijă de mortier.

Steve Hastings crede pentru o clipă că i-a sosit ceasul. Un șoc îi scutură jeep-ul și el e orbit de un lichid cald care îi acoperă fața. Dar, de fapt, el și mitraliorul său din față au fost doar acoperiți de ulei. În mod miraculos, jeep-ul continuă să meargă. Vor trebui totuși să-l abandoneze, la sfîrșitul operației, după ce l-au sabotat și transformat în capcană.

Cîteva clipe mai apoi este atins și jeep-ul lui Stirling. Nici unul din cei trei ocupanți nu este rănit, dar vehiculul este scos din funcțiune. Cele două coloane se opresc imediat.

— Faceți să tacă „Breda“ ! strigă Sirling urcînd în în alt jeep. Concentrați-vă focul pe el și faceți-l să tacă !

Tunul este în sfîrșit neutralizat. În clipa aceasta, Stirling cere ca motoarele tuturor vehiculelor să fie oprite pentru a-și putea completa, foarte calm, instrucțiunile, în vederea unei a doua treceri menite să încheie treaba. Se pleacă din nou și, după liniștea stranie ce se abătuse brusc peste aerodrom, dezlănțuirea reîncepe. Un întreg grup de avioane „Junkers 52“ este distrus — ultimul dintre ele de „Paddy“ Mayne care, dus fără îndoială de vechile sale obiceiuri, își părăsește jeep-ul și aleargă să pună o bombă.

Vor afla mai tîrziu că cincisprezece avioane au fost distruse în cursul acestui raid și o duzină grav avariate. În ce-i privește, cei din SAS au avut trei jeep-uri distruse și alte șase avariate. N-au avut decît un ucis — mitraliorul lui Sandy Scratchley — chiar în timpul raidului, dar un altul va muri pe drumul de întoarcere : aspirantul francez Zirnheld care făcea echipă cu compatriotul său Martin, va fi rănit mortal în timpul unui atac în plin deșert

al avioanelor „Stukas“ și va sucomba pe loc.

Regrupîndu-se și stabilindu-și planurile cît se poate de repede, la oarecare distanță de aerodromul pe care l-au devastat, Stirling și oamenii săi se împart în grupuri de două pînă la patru jeep-uri, fiecare trebuind să ajungă separat la locul de întîlnire, conducînd noaptea și ascunzîndu-se ziua, conform metodei lor obișnuite. Celor mai multe grupuri le trebuie cam două zile să ajungă la grotele familiare de-acum. Cu toate neîntreruptele patrule aeriene și terestre trimise de germani în urma raidului pe aerodrom, n-au fost atacate decît cele două jeep-uri ale lui Martin și Zirnheld.

Cei doi morți înregistrați în operație au fost îngropați pe drum. Pentru mitraliorul lui Scratchley aceasta s-a petrecut la prima haltă a grupului de patru jeep-uri conduse de Stirling, Jellicoe, Hastings și Scratchley. Doi bărbați au săpat cu discreție groapa, în timp ce camarazii lor încălzeau apa pentru ceai. Și-au dat seama atunci că nimeni n-avea vreo *Biblie* să citească vreun verset și, ofițeri și soldați, s-au mulțumit să păstreze un minut de tăcere în jurul gropii pentru care aranjaseră și o cruce dintr-un baston și o scîndură smulsă dintr-o ladă pentru conserve. Martin a făcut la fel pentru Zirnheld, bătînd în cuie două scîndurele și scriind deasupra numele și gradul camaradului său cu mențiunea : „Mort pentru Franța“.

În timp ce grosul forțelor lui Stirling ataca Sidi-Haneish în jeep-uri, un detașament SAS și LRDG comandat de locotenentul Wilder organiza un raid „clasic“ pe aerodromul de la Baggush și distrugea cincisprezece avioane. A doua zi, ciocnindu-se cu forțe terestre germane care se deplasau în camioane, acest detașament reușea să distrugă patru vehicule ale inamicului și să-i pună pe ceilalți pe fugă. Dar aventura lor cea mai ciudată va urma ceva mai tîrziu, cînd un mic avion german „Fiesler Storch“ a aterizat chiar sub nasul lor. Din el au ieșit doi bărbați care au început să inspecteze cu un aer grav împrejurimile fără să-i zărească pe britanici, instalați la mai puțin de o sută de metri. Aceștia au deschis focul asupra avionului, pe care l-au scos din uz și abia în clipa aceasta cei doi „vizitatori“, vizibil consternați, ridică brațele strigînd :

- Nu trageți ! Nu trageți !

Unul din ei agita o brasardă cu crucea roșie. Era într-adevăr vorba de un medic militar german, baronul von Lutteroti, venit să examineze ținutul în compania unuia din piloții personali ai lui Rommel. Amândoi au fost făcuți prizonieri și duși la refugiu, unde au fost dați în paza dr. Malcolm Pleydell, medicul SAS, și sergentului Bennett. Au urmat un schimb de amabilități și discuții mondene, dar toate acestea nu i-au împiedicat pe cei doi germani, pe care nimeni nu se sinchisea să-i supravegheze mai îndeaproape, să evadeze după câteva zile. O anume dezinvoltură în modul de a-și păzi prizonierii a fost, de altfel, cum remarcă și Philip Warner, unul din reproșurile făcute în general detașamentului SAS, cel puțin în această perioadă¹.

Una din primele griji ale lui Stirling, cînd toată lumea s-a întors la adăpost, este să-și schimbe refugiu. Urmele lăsate de plecările și venirile vehiculelor sînt atît de profunde încît riscă să aducă acolo patrulele motorizate germane. Refugiul este de aceea transferat în alte grote, la vreo cincizeci de kilometri mai departe.

După ce a luat această precauție elementară, Stirling organizează o întrunire generală în care critică în toată regula operația abia încheiată. Aceasta poate apărea ca o reușită foarte strălucită, dar, pentru Stirling, numeroase detalii lasă încă de dorit, și nu ascunde asta oamenilor săi. După el, tirurile au fost prea dezordonate, prost țintite și excesive : mai multe echipaje și-au epuizat complet munițiile, ceea ce pare o gravă greșeală, pentru că trebuie să prevezi și „accidente de parcurs“ pe drumul de întoarcere. În plus, câteva vehicule n-au reușit să-și mențină alinierea în tot timpul operației. Trebuie cu orice preț să acționeze mai bine în viitor.

Stirling se arată cu atît mai înverșunat în criticile sale cu cît unii din oamenii săi sînt cît pe ce să le găsească nedrepte, acum cînd văd că raidul în jeep-uri înarmate se va substitui vechilor metode de acțiune. El dorește să

¹ Philip Warner, *op. cit.*

atingă cît mai repede posibil un fel de perfecțiune în acest gen de exercițiu.

Stirling s-a implantat acum aproape permanent în spațele liniilor inamice pentru că, înaintea plecării din Cairo, a aranjat ca RAF să-i parașuteze în apropierea refugiului proviziile, munițiile și materialul. Totul este cît se poate de bine. Se vor putea „amuza” și vor putea organiza o hărțuire sistematică a forțelor din spate ale lui Afrika Korps, fără să mai străbată, ca în operațiile precedente, nesfârșite trasee.

Dar un mesaj al statului-major pune brusc capăt acestor proiecte seducătoare : Stirling trebuie să-și ducă de urgență deplasamentul la Kabrit, în vederea unei operații importante.

— Ce operație ? strigă Stirling, furios. Ca și cum idiota ăștia din statul-major ar ști ce-i aia o operație !

Dar nu poate face altfel decît să se supună.

XV

Stirling are dreptate să nu aibă încredere și, îndată ce statul-major îi dezvăluie planurile, neîncrederea aceasta se transformă într-o aversiune declarată și marcată. El consideră că a fost violată, de către comandament, regula jocului instaurată încă de la început, prin care i se lăsa lui, maiorului Stirling, grija să decidă asupra operațiilor sale și să le organizeze. Cît despre cea care i se propune, el n-ar fi conceput-o niciodată și nici n-ar fi organizat-o în acest fel. Mai mult, ea se înscrie într-un ansamblu cuprinzînd elemente „străine”, lucru de care șeful SAS are o oroare destul de justificată.

Este vorba pur și simplu de o serie de raiduri de mare anvergură asupra mai multor localități-cheie deținute de inamic, în scopul de a „ține ocupat” Afrika Korps și de a-l împiedica să treacă la ofensivă în timpul verii. Comandamentul britanic estimează că nu poate avea în vedere să atace înaintea toamnei și ține să-și păstreze pînă atunci

pozițiile. Trebuie, de aceea, să i se dea lui Rommel suficiente subiecte de preocupare, încît să nu fie tentat să răstoarne din nou situația.

Pe de altă parte, în această lună august 1942 se va opera o remaniere decisivă în comandamentul forțelor britanice din Orientul Mijlociu. Churchill a hotărît să-l înlocuiască pe Auchinleck cu generalul Alexander * în postul de comandant șef, decizie care, cu toate precauțiunile retorice, este resimțită drept ceea ce este : o dizgrație, încheind o lungă suită de divergențe care au dus la o totală incompatibilitate.

Auchinleck este un soldat remarcabil și a desfășurat, după părerea unanimă, o muncă formidabilă în postul său de comandant, dar este deosebit de nenorocos în relațiile sale cu lumea politică în general și cu primul ministru în special.

Acesta n-a înghițit franchisea aspră a lui Auchinleck care n-a ezitat să sublinieze lipsurile armatei sale — mai ales în blindate — și a refuzat, cu tot spiritul său ofensiv recunoscut, să se lanseze în unele aventuri. Churchill adoră să facă pe comandantul suprem — ceea ce reușește, de altfel, cu un talent incontestabil — dar, în ce privește Orientul Apropiat și Mijlociu, s-a lovit de multe ori de realismul lui Auchinleck. Pînă într-atît încît a ajuns la exasperare, așa cum se surprinde că e adus la exasperare și de omul însuși. Un simplu dialog ce se desfășoară în Egipt, cu puțin înaintea concedierii „onorabile“ a lui Auchinleck, spune mult.

Cînd generalul declară că, nebînd și culcîndu-se de vreme, se simte mereu „în formă sută la sută“, Churchill răspunde pe un ton ușor artăgos :

— Eu beau coniac toată noaptea și mă simt în formă două sute la sută.

În acest moment, decizia primului ministru este deja luată. El a sosit la Cairo la 3 august 1942, pe un drum ce trebuia să-l conducă la Moscova, unde îl va întîlni pe Stalin, cu planul în buzunar. La început de tot, proiectul

* Numirea are loc la 8 august 1942. În aceeași zi, generalul Auchinleck devine șef al sectorului operațional Irak — Iran.

constă în a desființa comandamentul forțelor britanice din Orientul Mijlociu, care acoperea Egiptul, Palestina, Siria, Iran și Irak, pentru a crea un comandament al Orientului Mijlociu, la Cairo, încredințat lui Alexander, în timp ce Auchinleck va merge la Bagdad să se ocupe numai de Iran și Irak.

Bineînțeles, schimbarea nu poate fi acceptată de Auchinleck, care se retrage pur și simplu, cedînd locul lui Alexander. E acesta îl vrea Churchill în vederea mării ofensive prevăzute pentru toamna următoare. Ofensiva aceasta va fi victorioasă, dar n-ar fi fost ea astfel și cu Auchinleck în frunte ?

Acesta ar fi beneficiat, așa cum au făcut Alexander și Montgomery, de uzura lui Afrika Korps, slăbit de blocada mediteraneană și ratîndu-și marea ocazie din iunie și iulie 1942, la capătul acelei ofensive ce l-a dus pînă la El-Alamein, gata să amenințe Cairo¹.

De fapt, se poate considera că în acest moment Rommel este deja virtual bătut și că Auchinleck este cel care l-a pus în această situație.

În legătură cu acest subiect, unul din apropiații săi, generalul Dorman Smith, va scrie în corespondența sa personală : „Cu toată judecata complet greșită pe care o avea despre Ritchie², «Auk» a fost acela care ne-a salvat cu adevărat. Britanicii nu și-au imaginat niciodată abisul ce se căsca în fața aliaților, în iunie-iulie 1942 și nu l-au apreciat niciodată cum ar fi trebuit pe omul care i-a împiedicat să alunece în el. Nimănui nu-i place să creadă că a existat cu adevărat o asemenea situație“.

Dar fapt este că, încă de la marea întrunire a statului-major pe care Churchill a prezidat-o la 5 august, problema e încheiată : fiecare știe că generalul Alexander, venit din Marea Britanie cu primul ministru, îl va înlocui pe Auchinleck. La 13 august, și Ritchie va fi înlocuit de

¹ Despre această uzură a lui Afrika Korps pot fi consultate pur și simplu memoriile mareșalului Rommel, *Războiul fără ură*.

² Desemnarea de către Auchinleck a generalului Ritchie ca șef al Armatei a VIII-a fusese aspru criticată de o parte a statului său major, care îl considera pe Ritchie „lipsit de maturitate“.

³ Citat de R. W. Thompson, în *The Montgomery Legend*, Allen and Uwin, Londra.

la comanda Armatei a VIII-a de un nou venit precedat deja de o robustă reputație de original : generalul Bernard Montgomery.*

În timp ce se desfășoară această remaniere, punctată de ședințe cu atmosfera încărcată, Stirling cunoaște alte reuniuni unde atmosfera nu-i deloc mai destinsă : cele în cursul cărora sînt discutate raidurile hotărîte de statul-major.

Acestea sînt în număr de patru : unul la Benghazi, organizat de Stirling și cei din SAS, un altul la Tobruk — de o forță amfibie sub ordinele colonelului Haselden, un al treilea pe aerodromul de la Barce — de către LRDG și ultimul la Jalo — de către trupele sudaneze.

Din aceste patru operațiuni, cea mai importantă atît prin natura obiectivului, cît și prin mijloacele angajate, este cea de la Tobruk. Colonelul Haselden trebuie să atace orașul pe cale terestră cu optzeci de oameni din forțele de comando, transportați de trei camioane, travestiți în prizonieri de război și încadrați de cîțiva evrei germani în uniforme aparținînd lui Afrika Korps și trecînd drept gardieni. Proiectul său constă în a ajunge într-un punct numit Mersa Sciausc, la est de port, unde i se vor alătura o sută de oameni aflați sub ordinele căpitanului McFie, veniți din Alexandria la bordul unor vedete lansatoare de torpile și dotați cu bărci pneumatice. Cele două forțe (a lui Haselden, desemnată cu litera B, și a lui McFie, desemnată cu litera C) trebuie apoi să se unească, să înainteze împreună spre vest și să neutralizeze bateriile de coastă, în așa fel încît să permită debarcarea, la orele patru și jumătate dimineaa, a forței A, alcătuită din 382 de soldați din Royal Marines, comandați de locotenent-colonelul Unwin și transportați cu distrugătoarele *Sikh* și *Zulu*.

* Sir Bernard Law Montgomery, mareșal britanic (1887—1976), comandant al diviziei din Franța, în 1939—1940, reușește să-și imbarce divizia după dezastrul de la Dunkerque. În 1942 este numit în fruntea Armatei 8 britanice din Egipt, calitate în care îl învinge pe Rommel la El-Alamein. Participă la campaniile din Sicilia și Italia, apoi este chemat la Londra, în 1944, și preia comanda forțelor terestre de debarcare în Normandia. Ajunge, în 1946, șef al Statului Major Imperial britanic.

Cele trei forțe combinate au apoi ca misiune să înconjoare complet orașul, în vreme ce vedetele lansatoare de torpile venite din Alexandria vor scufunda vasele aflate în port.

Operațiunea se va numi „Daffodil“ (narcisă galbenă).

Raidul pe care Stirling trebuie să-l organizeze la Benghazi poartă un nume la fel de botanic și încântător : „Snowdrop“ (ghiocel). Pentru a-l duce la îndeplinire, va dispune de două sute douăzeci de oameni, patruzeci de jeep-uri înarmate și patruzeci de camioane, care vor trebui să pătrundă în oraș, să ajungă în port și să distrugă tot ce întâlnește acolo.

Raidul lui Sudan Defence Force *, plecată din Koufra cu două patrule ale LRDG spre Jalo, se cheamă „Tulip“ (laleaua), iar cel al forțelor LRDG spre Barce se numește „Hyacinth“ (zambila).

Acest buchet de flori îi pare extrem de otrăvitor lui Stirling, care detectează dintr-o privire imperfecțiunile planului.

Partea ce i s-a rezervat îl nemulțumește în mod deosebit. După părerea sa, un raid-surpriză cu două sute douăzeci de oameni și optzeci de vehicule este o erezie, iar operația ce îi este propusă reprezintă exact ce condamna el în memoriul care a precedat formarea forțelor SAS.

— Ansamblul planului, va scrie el mai apoi, păcătuia față de toate principiile pe care se alcătuiseră Special Air Service.

Dar proiectul raidului spre Tobruk i se pare încă și mai delirant. Experiența îl învățase că în acest domeniu să te complici însemna să adaugi un factor de eșec deosebit de redutabil, iar proiectul lui Haselden — adevăratul inspirator al ansamblului planului suferă de bizantinism, cerînd o coordonare, un respect al orarului și o perfecțiune în transmisii fără de care, la cel mai mic contratimp, totul se prăbușește în orice clipă.

Haselden — a cărui inițiativă va fi ulterior blamată de mulți din tovarășii săi cei mai apropiați — este un ofițer de informații strălucitor, un distins vorbitor de arabă, care a îndeplinit remarcabile misiuni individuale deghizat în localnic în spatele liniilor inamice, dar n-are nici o expe-

* Forța de apărare a Sudanului (engl.).

riență de comando pe terenul de luptă¹. Cu toate acestea observă Stirling repede, el este ascultat cu atenție de statul-major.

Astfel, în cursul acestor întruniri, protestele și criticile șefului SAS, oricât de argumentate ar fi, sînt respinse cu hotărîre. În mai multe rînduri, cu tot obișnuitul său sînge rece și cu urbanitatea sa, Stirling e pe cale să explodeze.

Cu atît mai mult cu cît, uneori, provocări personale înveninează în plus dezacordul pur militar. Este cazul unei întruniri a statului-major în care un vice-mareșal al RAF-ului intervine în discuție, spunînd că după părerea sa raidul spre Benghazi ar trebui încredințat unor „trupe serioase” și nu unui grup de „individualiști pitorești.” Ca apoi să descrie SAS drept o trupă curajoasă, dar nedisciplinată, care cultivă a tendință de „a-și exagera succesele”.

La aceste cuvinte, Stirling, palid, pune mîna pe o călimară. Vecinul îi prinde brațul. La timp să-l salveze pe cel de la RAF de un bombardament cu totul neprevăzut de el.

Mai tîrziu, prietenii încearcă să explice șefului SAS arțagul aparte al vice-mareșalului. Generalul Marriot sugerase acestuia puțin mai înainte să-i confere lui Stirling „Distinguished Flying Cross”, decorație rezervată celor din RAF.

— De ce ? a răspuns el. Tipul acesta nu face parte din aviație.

— A distrus două sute cincizeci de avioane inamice, răspunsese Marriot. E un scor cu care nu se poate lăuda nici o escadrilă RAF.

— Ridicol ! a șuierat vice-amiralul, furios².

Totuși, presat de statul-major și conștient de faptul că însuși viitorul forțelor SAS ar putea fi compromis în caz de refuz, Stirling cedează. Trebuie să înceapă pregătirea raidului, o sarcină importantă, căci, potrivit planului, forțele

¹ Una din cele mai frumoase isprăvi ale lui Haselden în calitate de agent secret a constatat în a explora toate instalațiile unui aerodrom inamic minînd, deghizat în păstor arab, o turmă de oi pe aerodrom, cu toate urletele santinelor.

² Virginia Cowles, *op. cit.*

SAS trebuie să plece din Koufra. Va trebui deci să aducă oameni și vehicule de la Kabrit la Koufra, ceea ce înseamnă un traseu de aproape 1 300 kilometri, ca apoi să parcurgă aceeași distanță pentru a ajunge la Benghazi. În același timp, cei o sută de novici pe care Stirling a trebuit să-i recruteze pentru această operație au de îndurat un antrenament accelerat.

Ca adjunct în aceste munci de organizare, Stirling îl recuperează pe Fitzroy McLean care, ieșit din spital la 1 iulie, se bronzază pe plajele din Alexandria învățând greaca modernă cu domnișoare binevoitoare. Cei doi complici se pun de îndată pe lucru — dar găsesc și timpul să aibă un contact politic foarte important.

Amindoi se numără printre invitații ambasadorului britanic la Cairo, Sir Michael Lampson, la un dineu pe care îl prezidează însuși primul ministru, Winston Churchill, întors în Egipt, după călătoria sa în Rusia. Generalul Alexander, pe cale să-și ia în primire noua funcție, și generalul sud-african Smuts, șeful statului-major imperial, asistă și ei la acest dineu.

Churchill începe prin a-l tachina pe McLean pentru măruntele sale stratageme parlamentare, prezentându-l generalului Smuts în următorii termeni :

— Iată un tânăr care s-a servit de mama Parlamentelor ca de casele de distracții publice.

Dar, foarte bine dispus după ce a început — și a ciștigat — cu același Smuts un concurs de citate din Shakespeare recitate din memorie ¹, Churchill îi interoghează îndelung pe Stirling și însoțitorul său în legătură cu forțele SAS și le ascultă atent răspunsurile. L-a auzit deja, bineînțeles, vorbind despre unitate pe fiul său Randolph și este vizibil că personalitatea șefului acesteia îl intrigă.

Contrastul între manierele alese ale lui Stirling și brutală îndrăzneală a acțiunii sale îl fascinează vizibil — așa cum a fascinat pe mulți alții înaintea lui. Într-adevăr, încît nu poate rezista, după plecarea șefului SAS, tentației de a-l gratifica pe Smuts cu un ultim citat, extras din *Don*

¹ După spusele celor prezenți, victoria lui Churchill a fost cu atît mai strălucită cu cît el inventa de-ă dreptul jumătate din citate, făcînd pe față cu ochiul vecinilor săi.

Juan de Byron : „Era omul cel mai rafinat care a scufundat vreodată a navă sau tăiat gîtul cuiva“.

De altfel, a doua zi, el îl convoacă personal pe Stirling la o întrunire mult mai puțin mondenă, în care interlocutorul său poate expune pe îndelete toate problemele pe care le are unitatea sa. Churchill ascultă fără să spună nimic, mulțumindu-se să dea adesea din cap, dar această întîlnire va avea roadele sale.

Între timp, continuă pregătirea operației „Snowdrop“, prevăzută pentru 13 septembrie, încît nu-i vreme de pierdut. Pe cînd Stirling stăruie în disputele cu statul-major, recrutează, antrenează și aleargă după materiale, Fitzroy McLean se precipită la Fayoum, unde LRDG și-a stabilit noul cartier general, pentru a discuta cu Kennedy Shaw, apoi la Alexandria, pentru a studia din nou o machetă a orașului Benghazi.

În această perioadă începe McLean să aibă o destul de proastă impresie în legătură cu secretul în care se desfășoară operația. „Pentru motive evidente — scrie el în această privință — secretul era vital, și doar un mic număr dintre cei care trebuiau să ia parte la operații fuseseră informați asupra destinației. Dar, chiar înainte să fim gata de a intra în acțiune, reieși că prea mulți oameni știau prea multe. La Alexandria, un pușcaș marin beat se lăuda într-o bodegă cu faptul că o să plece spre Tobruk. Un ofițer al Forțelor franceze libere a cules la Beirut cîteva informații surprinzătoare. Unul din barmanii hotelului, care trecea în general drept agent inamic, părea mult prea bine informat. Încă și mai rău, potrivit anumitor indicii, se părea că inamicul se aștepta la raiduri și lua deja contramăsuri“⁴.

Cu toate acestea, la 7 septembrie, Stirling și McLean ajung la bordul unui bombardier „Hudson“, în oaza Koufra, unde se găsește adunat deja grosul trupelor. A doua zi, grupul de vehicule pleacă la drum, sub ordinele lui „Paddy“ Mayne și McLean. Împreună cu jeep-urile înarmate și camioanele „Ford“ de trei tone, pleacă și două tancuri ușoare împrumutate de Regimentul 10 husari, dar acestea vor trebui abandonate, complet înnisipate, după vreo cîteva zeci de kilometri.

⁴ Fitzroy McLean, *op cit*

Alte două grupuri, ultimul fiind condus de Stirling în persoană, pleacă ceva mai târziu.

„Forța B” a lui Haselden, care a fost condusă la Koufra de LRDG, a plecat în direcția Tobruk la 6 septembrie, patrulele G I și T I din LRDG, sub comanda lui Easonsmith, sînt deja în drum spre Barce, iar unitățile din Sudan Defence Force, care trebuie în principiu să cucerească Jalo, vor părăsi Koufra la 11 septembrie.

În ce îl privește, la 31 august, Rommel a trecut din nou la atac la El-Alamein.

XVI

În afara lungimii, drumul de la Koufra la Benghazi se arată curînd atît dificil, cit și înșelător. Cuprinde, în mod deosebit, traversarea Mării de Nisip, „o întindere de nisip fin și sfărîmicios, de mărimea Irlandei, marcată de lungi dune paralele de mai multe zeci de metri înălțime, care se aliniază monoton, ca valurile unui ocean”¹.

După ce s-a consultat cu specialiștii din LRDG, Stirling a hotărît să-și treacă vehiculele prin Zighen, un fel de gîtuire unde Marea de Nisip nu este mai lată de treizeci de kilometri. Dar acești treizeci de kilometri par interminabili. Nu trec cinci minute să nu se înnisipească vreun vehicul și să fie scoase în mare grabă scîndurile de nisip, lopețile și odgoanele.

Îi vor trebui trei zile bune grupului din frunte, pe care îl comandă Mayne și McLean, să ajungă la djabelul din apropierea orașului Benghazi, unde se ascunde printre nomazi prieteni ofițerul de informații belgian Bob Melot. Între timp, unul din camioanele convoiului a trecut peste o mină și a fost abandonat după ce încărcătura a fost repartizată celorlalte vehicule.

Dintru început, Melot îl informează pe McLean că au putut fi remarcate semnele unei agitații suspecte în garnizoana de la Benghazi unde, în plus, pare că întăriri au

¹ Fitzroy McLean, *op. cit.*

sosit recent. Faptul îi confirmă lui McLean presentimentul sumbru și, după o lungă întrevvedere cu Melot și doi șefi arabi, el se hotărăște să trimită un spion să examineze mai îndeaproape situația.

Acest spion este un arab din Benghazi, dezertor din armata italiană, care pleacă imediat la drum spre orașul aflat la vreo treizeci de kilometri. O zi și o noapte mai târziu, el reapare cu cele mai rele precizări. Potrivit lui, toată lumea din oraș este la curent cu atacul ce va veni — și se menționează chiar data exactă, cum a putut verifica pe loc McLean. Mai mult, au sosit întăriri din infanteria italiană, precum și o unitate de mitraliori germani, iar cîmpuri de mine au fost instalate în jurul orașului. În mod vizibil, cei din SAS sînt așteptați.

Cînd sosește Stirling, după o traversare în care a pierdut un jeep cu pasagerii săi, uciși de o mină, McLean îl pune la curent cu informațiile deloc încurajatoare pe care le obținuse. După o reflecție, se decide trimiterea unui mesaj la Cairo pentru a se întreba dacă nu trebuie modificat planul prevăzut. Răspunsul, care sosește trei ore mai târziu este că trebuie „ignoreate zvonurile de bazar“ și acționat după cum s-a stabilit. Nu le rămîne decît să se incline.

În după-amiaza zilei de 13 septembrie se pregătesc cu toții. De data aceasta, membrii comandoului au fost dotați, în plus față de echipamentul lor obișnuit, cu o „trusă de evadare“ pentru cazul în care s-ar afla în dificultate : o hartă de stat-major pe mătase, disimulată în dublura hainelor de luptă, o busolă în miniatură ascunsă într-un simplu nasture, un bidon special repliabil, comprimate de benzedrină etc.

Primul grup care pleacă la drum, comandat de Chris Bailey și ghidat de Bob Melot, trebuie să se ocupe, înainte de a ajunge la Benghazi, de un fort italian care adăpostește o stație de radio. Apoi, la căderea nopții, se pune în mișcare și grosul trupei, sub ordinele lui Stirling. Un bombardament de diversiune al RAF a fost prevăzut între orele 22 și 23,59. Cei din SAS trebuie deci să intre în acțiune începînd cu miezul nopții.

Prima parte a parcursului se arată însă dificilă. Melot a lăsat drept ghid un spion arab, care greșește uedul și

obligă coloana să piardă timp considerabil. După mai multe halte și schimbări de itinerar, aceasta se regăsește în sfârșit pe drumul principal, pe care continuă înaintarea cu viteză, pentru a recupera întârzierea. În depărtare, cerul este luminat și se aud exploziile surde ale bombelor pe care le aruncă RAF peste Benghazi, conform planului prevăzut.

Apoi, la ceva distanță în față, Stirling zărește o barieră de-a latul drumului, cu sîrmă ghimpată de o parte și de alta. De ambele părți ale drumului pămîntul pare să fi fost răscolit de curînd : ca și cum ar fi fost minat.

Bill Cumper, specialist în problemă, sare din mașină și se apropie să vadă mai bine. Ajunge la barieră, pipăie un timp, găsește sistemul de deschidere și face să pivoteze întreg ansamblul proclamînd pe un ton teatral :

— Și acum să înceapă lupta !

N-ar fi putut spune mai bine. Exact în acel moment se dezlănțuie infernul. O duzină de mitraliere și cel puțin două tunuri „Breda“ de 20 mm, instalate de cealaltă parte a barierei, au deschis laolaltă focul asupra coloanei. Cu-rînd, li se alătură și mortiere.

Jeep-ul din față, condus de sergentul Almonds, fost în Coldstream Guards, țîșnește înainte cu cele patru mitraliere în acțiune. După vreo sută de metri, un glonte îi atinge rezervorul de benzină și vehiculul ia foc instantaneu. Al doilea jeep are aceeași soartă

Celelalte vehicule se dispun de o parte și de alta a drumului și-și dezlănțuie focul asupra adversarului, a cărui ardoare scade după un timp. Dar este vizibil că raidul a eșuat înainte de a începe. Este clar că orice șansă de surpriză — dacă existase vreodată — a dispărut acum. Nu le rămîne decît să se replieze.

La ivirea zorilor, coloana se regăsește la poalele unei pante abrupte ce duce la locul de refugiu din munte. În acel moment este reperată de o duzină de avioane ale inamicului care se aruncă asupra ei, bombardînd și mitraliind. Un camion încărcat cu muniții este atins în plin și se volatilizează. Un al doilea nu întârzie să explodeze, spulberînd toate lucrurile personale ale lui Fitzroy McLean, care se găseau la bordul său. „Echipamentul meu, povestește McLean, era acum redus la un pistol automat, un compas

prismatic și o linguriță de ceai din argint. Eram mai ușor la drum“.

Hărțuiala aeriană continuă toată ziua, doar cu un scurt moment de răgaz la prînz. Un camion cu soldați SAS francezi reușește totuși, într-o încercare îndrăzneată, să deschidă focul cu toate mitralierele sale asupra unui avion care-l ataca și să-l doboare în flăcări.

Noaptea următoare, scăpat de avioane, grupul reușește în sfîrșit să ajungă la locul de întîlnire. A pierdut opt vehicule, dar n-are să deplîngă decît trei sau patru răniți.

Comandoul condus de Chris Bailey și Bob Melot se află deja acolo. Și-a îndeplinit cu succes misiunea, distrugînd stația de radio și ucigînd sau capturînd italienii ce o păzeau. dar au trebuit să plătească prețul. Melot a fost grav rănit la picioare de o grenadă, Bailey are un glonte în plămîni și caporalul Laird un braț complet ciopîrțit. Medicul care a rămas în uedul-refugiu îi ia de îndată în grijă, în timp ce ceilalți, după ce au înghițit mai multe guri de ceai fierbinte, se întind să doarmă în sfîrșit cîteva ore.

În ued camuflajul vehiculelor este excelent, într-atît încît, în dimineața următoare, un avion de recunoaștere al inamicului survolează refugiul la joasă înălțime fără să zărească ceva. Dar o manevră nehibzuită din timpul zilei va repune totul în discuție. Un jeep venit din uedul vecin unde se rătăcise se îndreaptă direct spre refugiul, pe față și ridicînd în urmă o coloană de praf ce nu poate scăpa aviației inamicului. Ghidîndu-se, într-adevăr, după drumul vehiculului, aceasta nu întîrzie să atace refugiul. Între douăzeci și treizeci de avioane bombardează intens fundul uedului. Din relativ calmă, ziua a devenit de coșmar.

La căderea nopții, cînd avioanele sînt constrînse să se întoarcă, se constată că douăzeci și cinci de camioane și optsprezece jeep-uri au fost distruse. Sînt mai mulți morți și răniți.

De data aceasta situația a devenit de-a dreptul îngrijorătoare. Aproape șase sute cincizeci de kilometri separă grupul de oaza de la Jalo care, dacă totul a mers bine, trebuie să se afle în mîini prietene ; iar pe lîngă dispariția a jumătate din vehicule, a dispărut și o mare cantitate de alimente, apă, muniții și carburant.

O altă problemă : cea a răniților. Unii, precum Bob Melot, sînt transportabili, dar alții în mod vizibil nu pot fi duși. Să-i iei cu tine în această epuizantă călătorie ar însemna să-i condamni la o moarte sigură. Este mai ales cazul lui Chris Bailey, atins la plămîni. După lungi ezitări, se decide să fie lăsați în miinile unui infirmier care, însoțit de un prizonier italian folosit ca interpret, îi va conduce la Benghazi la bordul unui vehicul arborînd drapelul Crucii Roșii. Se va afla mai tîrziu că au ajuns cu toții la spitalul din Benghazi, dar au sucombat acolo.

După aceasta, coloana se scindează din nou în trei grupuri, primul comandat de McLean și Sandy Scratchley, fost jockey cu o stranie barbă roșie, al doilea condus de Mayne și al treilea aflat sub ordinele directe ale lui Stirling, care va pleca ultimul pentru a-i putea culege pe eventualii răătăciți.

Ținînd cont de numărul vehiculelor distruse, camioanele transportă cîte douăzeci de oameni și jeep-urile cîte șapte sau opt.

La 18 septembrie seara, cînd echipa McLean — Scratchley sosește în apropiere de Jalo, nu mai are decît foarte puțină benzină și provizii doar pentru o singură masă. Soarta ei depinde de ce va găsi la Jalo, întrucît Koufra este la o depărtare de alți șase sute cincizeci de kilometri.

Grupul se așează la pîndă, să observe cel mai mic semn care să-i indice în ale cui mîini se află în prezent oaza. Cu rînd rămîn și mai perplecși că tiruri de artilerie sînt îndreptate împotriva ei. De cine și împotriva cui? Apare în sfîrșit un arab bătrîn care e întreat dacă britanicii sînt acolo.

— Britanicii ? răspunde el. Au încercat să vină acum cîteva zile și acum încearcă din nou.

Se găsește explicația tirurilor de artilerie, iar grupul trebuie să reziste pînă în clipa cînd se vor putea alătura forțelor atacatoare. Mulțumită arabului, McLean reușește să găsească apă și cumpără cu o mie de lire — n-avea bancnote mai mici la el — ceva verde despre care crede că e dovreac. Dar Sandy Scratchley, examinînd obiectul cu o privire disprețuitoare, proclamă că e vorba în mod vizibil de un castravete.

— Castraveții n-ajung la asemenea dimensiuni, răspunde McLean, vexat.

— Oricine se pricepe cîtuși de puțin la vegetale poate vedea că e vorba de un castravete tropical, ripostează Scratchley, din ce în ce mai disprețuitor.

— Oricine se pricepe cîtuși de puțin la orice poate vedea că ești o buruiană de oraș necunoscînd din ce e la țară decît terenurile de curse pe care le frecvențezi în mod obișnuit pentru pariuri, face McLean.

Trebuie să găsească un arbitru și-l cheamă în ajutor pe Seekings, fiul unui fermier din Cambridgeshire, dar acesta se umple de rușine crezînd că recunoaște un bostan, ceea ce stîrnește ilaritatea disprețuitoare a celorlalți doi. În cele din urmă, toată lumea mănîncă — și toată lumea e bolnavă noaptea următoare.

A doua zi, McLean și Seekings, plecați în recunoaștere, reușesc în sfîrșit să captureze o patrulă din Sudan Defence Force, al cărei șef le istorisește cum, venind să atace Jalo, el și camarazii săi i-au găsit pe italieni, vizibil preveniți, bine camuflați în spatele unui cîmp de mine. Sudanезii au atacat totuși și au reușit să pătrundă în fort, dar au fost apoi respinși cu mari pierderi. Acum, ei se pregătesc de un nou asalt la care cei din SAS sînt cordial invitați să se alăture.

McLean și Seekings merg să caute restul trupei — ducîndu-i mai întîi corned-beef * și biscuiți furnizați cu amabilitate de Sudan Defence Force. Dar, cînd se stringe toată lumea, ofițerii SDF anunță o schimbare de program : primiseră prin radio ordinul imperativ de a renunța să atace Jalo.

Celor din SAS, care primesc de la SDF benzină și provizii, nu le rămîne decît să se îndrepte spre Koufra, unde ajung după trei zile. În orele care urmează, văd succesiv grupul lui Mayne, care a reușit să călătorească fără vreun accident notabil, și cel al lui Stirling, care a cules o duzină de „absenți“ înainte de a părăsi regiunea Benghazi.

Acest raid „la ordin“ s-a arătat a fi cel mai mare eșec al SAS de la operația aeropurtată din noiembrie 1941. Dar răspunderea poate fi cu greu atribuită lui Stirling care a dezaprobat tot timpul planul ce îi era impus și l-a combătut pînă la capăt.

* Conserve de carne de vacă sărată (engl.).

XVII

Dacă „Snowdrop“ se arată a fi un eșec, „Daffodil“, raidul lui John Haselden asupra Tobrukului, va înclina spre o adevărată catastrofă. În dimineața lui 6 septembrie, cele patru camioane „germane“ care-i transportă pe Haselden și cu cei optzeci de oameni ai săi ajung la ultima lor etapă, la șaiszeci și cinci kilometri de Tobruk. Au fost aduși pînă acolo de o patrulă a LRDG, din șase vehicule, sub ordinele lui David Lloyd-Owen.

Încă de la început, oamenii din LRDG, războinici experimentați, au avut o proastă impresie, la fel ca Stirling și ofițerii săi.

„Privind comandoul cum pleacă, va povesti unul dintre ei, ne întrebam cîți din membrii săi vor vedea zorii următoarei zile“.

Pentru a complica și mai mult lucrurile, adjunctul lui Haselden, maiorul Colin Campbell, suferă de o dizenterie îngrozitoare și în mod normal ar trebui să se găsească pe un pat de spital. El nu merge decît cu prețul unor eforturi eroice.

Funestele presentimente ale lui Lloyd-Owen și ale oamenilor săi vor fi curînd întărite de un incident ce se produce pe drumul de întoarcere, după ce s-au despărțit de comandoul lui Haselden și au pornit spre deșert. Reperind o patrulă motorizată italiană care pare să observe drumul, patrula LRDG trece la atac și o nimicește, uci-gînd o parte din inamici și făcînd restul prizonieri.

Interogînd captivii, Lloyd-Owen află că aceștia fac parte dintr-o divizie italiană care abia a sosit ca întărire la Tobruk, împreună cu mai multe unități germane. Lloyd-Owen încearcă de îndată să-l găsească pe Haselden prin radio pentru a-l avertiza, dar nu reușește.

Chiar în acel moment, Haselden își continuă fără pie-dici drumul spre Tobruk. Micul său convoi s-a întîlnit deja cu mai multe vehicule germane și a trecut de un baraj, fără să fi fost întrebat ceva. Unul din camioane a avut chiar o ciocnire cu o mașină de stat-major, dar căpitanul Bray, deghizat în ofițer german, a aranjat verbal afacerea fără să trezească în vreun fel suspiciune.

La căderea nopții, obiectivul poate fi zărit și, în timpul unei halte, soldații deghizați pînă atunci în germani își schimbă uniforme cu cele britanice. La orele 21,30, cum era prevăzut, RAF începe un bombardament de diverse asupra Tobruk-ului. Comandoul își continuă înaintarea, apoi se împarte în mai multe grupuri. Unul din ele, chiar sub ordinele lui Haselden, pune stăpînire pe o vilă și face mai mulți prizonieri italieni. Alte două grupuri trebuie să se ocupe imediat de un număr de tunuri, deja reperate.

Primul care pleacă este grupul lui Campbell căruia, datorită slăbiciunii sale, i s-a alăturat locotenentul Langton, cu sarcina primă de a intra în contact prin semnale optice cu vedetele lansatoare de torpile. Apoi pornește la drum grupul lui Graham Taylor, care găsește pustie o poziție de artilerie, dar neutralizează, cu grenade, piesele și servanții din a doua. S-a făcut miezul nopții.

În acest timp, grupul Campbell-Langton n-a reușit să găsească obiective demne de interes. Ținînd cont de oră, Langton trebuie acum să alerteze vedetele. El părăsește grupul lui Campbell și, pentru că își lăsase lampa „Aldis“ la vila unde se găsește Haselden, se hotărăște să folosească lanterna sa electrică pentru semnalele convenite. Dar lanterna nu-i atît de puternică și echipajele vedetelor nu disting nimic. La orele 3 dimineața, situația n-a evoluat deloc. Iar acum operația este virtual ratată ca urmare a defecțiunilor unui sistem de transmisii prea aleatoriu ; Langton a pierdut deja prea mult timp să-l escorteze pe Campbell. A fost luat prin surprindere și foarte complexa construcție a lui Haselden începe să se prăbușească.

Fără să fi perceput cel mai mic semnal, două vedete se decid în cele din urmă să se apropie de țarm. Doar pentru a fi luate în fasciculele de lumină de proiectoare și mitraliate.

Între timp, distrugătoarele *Sikh* și *Zulu* au sosit și ele, cu cei din Royal Marines la bord, dar marea este zburcumată, punctul de debarcare n-a putut fi reperat corect și, la orele 5 dimineața, doar șaptezeci de oameni au fost debarcați. Aceștia sînt imediat blocați și, cu toată rezistența îndîrjită, nu se vor împotrivi multă vreme.

Cum în tot acest timp cele două distrugătoare s-au apropiat prea mult de țărâm, sînt prinse sub focul bateriilor inamicului. Amîndouă primesc loviturile în plin și cirna lui *Sikh* este scoasă din uz. *Zulu* încearcă să-l remorcheze, dar trebuie să renunțe și să se îndepărteze. *Sikh* sfîrșește prin a se saborda, după care echipajul și compania lui Royal Marines pe care o transporta trebuie să se predea.

Îndată ce se ivesc zorii, avioanele se alătură bateriilor de coastă la hărțuirea lui *Zulu* care, avariat, se îndepărtează cu viteză mică. Un alt distrugător, care încerca să-i acorde ajutor, este scufundat. Drama se derulează. Încolțirea vînatului. Patru vedete lansatoare de torpîle au fost, de asemenea, trimise pe fundul mării.

În acest timp, Haselden și ce-a mai rămas din oamenii lui sînt încercuți în vilă. Puțin după ivirea zorilor, ei încearcă o primă ieșire. Haselden e în frunte, cu pistolul-mitralieră în mînă. Lovit de un glonte, el cade cu fața la pămînt. Unul după altul, trei din oamenii săi încearcă să-l salveze. Înainte de a primi ajutorul este ucis pe loc de explozia unei grenade.

O mină de oameni rezistă încă în vilă, împotriva unor forțe germane și italiene din ce în ce mai numeroase, împotriva unor arme din ce în ce mai puternice. Sînt aduse mitraliere grele și mortiere. Aproape lipsiți de muniții, ei încearcă o a doua ieșire, pentru a cădea în mîinile unor forțe inamice atît de numeroase, încît nu există altă alegere decît să se predea.

Grupurile risipite prin oraș continuă să joace cu adversarul o tragică partidă de-a v-ați ascunselea. La căderea serii, nu mai sînt la Tobruk decît zece combatanți britanici vii și liberi. Din acești zece oameni, doar cinci vor reuși să ajungă în liniile proprii : locotenentul Langton cu trei soldați, care se vor întoarce la 13 noiembrie, și locotenentul Lanark, care va fi găsit la 18 noiembrie rătăcind în deșert, scheletic, nebun de foame și de sete.

„Daffodil“ este o floare ce n-ar fi trebuit cultivată niciodată.

Dar dezastrul acesta confirmă în mod amar toate ideile enunțate de Stirling în primul său memoriu — într-atît încît le oferă un accent de-adreptul profetic : „Scara la care aceste raiduri de comando au fost concepute, atît în ce privește efectivele angajate, cît și importanța materialului, exclude surpriza. Mai mult, colaborarea pe care Marina ar oferi-o pentru transportul forțelor atacatoare constituie un risc pentru unități navale de o valoare cu mult mai mare decît rezultatele scontate din operațiune“.

La Tobruk, pentru un rezultat nul, „Daffodil“, a dus la distrugerea a două distrugătoare și patru vedete lansatoare de torpile aparținînd lui Royal Navy, cît și la pierderea a aproape trei sute de oameni, uciși sau luați prizonieri, din comandourile marinei.

Altă confirmare a teoriilor lui Stirling : singura floare care nu se ofilește instantaneu din tot buchetul otrăvitor oferit de statul-major în septembrie 1942 este „Hyacinth“, operația întreprinsă pe aerodromul de la Barce de către LRDG, după principiile sale cele mai „clasice“.

Convoiul aflat sub ordinele lui Easonsmith cuprinde optsprezece vehicule, jeep-uri și camioane de trei tone, împărțite în două patrule GI — Gărzile — comandată de căpitanul Timpson, și T I — neozelandezii — condusă de căpitanul Nick Wilder. Easonsmith și-a luat ca adjunct pe maiorul Peniakoff, mai cunoscut sub porecla de „Popski“, mare specialist în „munca“ pe lîngă arabii din spațele liniilor inamicului. Haselden îi ceruse prietenului și confratelui său „Popski“ să i se alăture la raidul spre Tobruk, dar acesta a refuzat cu înțelepciune, considerînd proiectul dement, după cum a avut mai apoi prilejul să scrie¹.

Sosit fără probleme la cîțiva kilometri de Barce, convoiul se lovește de mai multe baraje italiene, pe care cei din LRDG, ca soldați cu experiență, le tratează cît se poate de expeditiv : o santinelă este învelită într-o cuvertură și aruncată la bordul unui camion fără să fi pu-

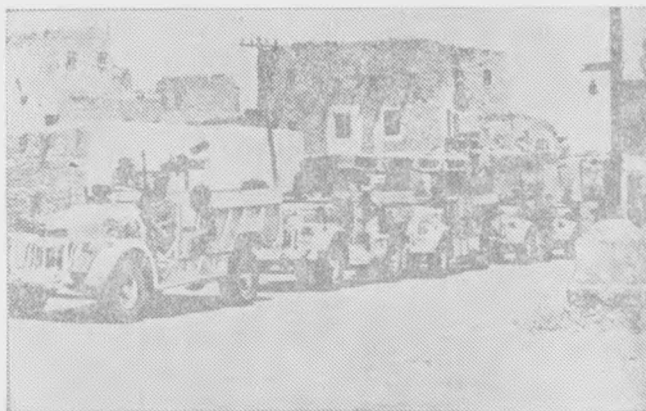
¹ Locotenent-colonel Peniakoff : *Popski's private army*, Crowell.

Doi oameni periculoși :
David Stirling (dreapta) și
„Paddy“ Mayne, de data
aceasta în ținută regula-
mentară

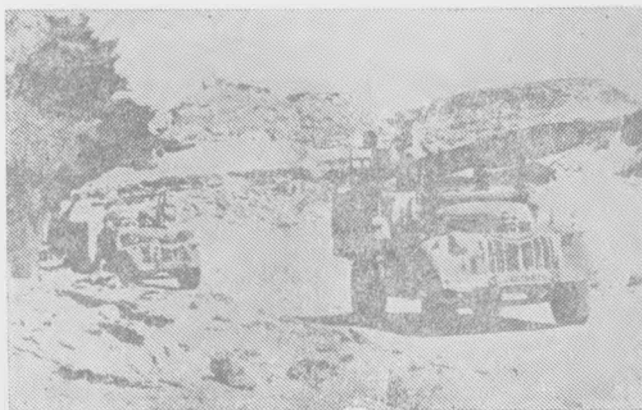


„Long Range Desert
Group“ în mișcare. A
doua mașină din co-
loană nu se angaja în
pantă dacă prima se în-
funda în nisip





În „orașe“ și în afara lor, „Chevrolet“-urile fără moarte
ale LRDG

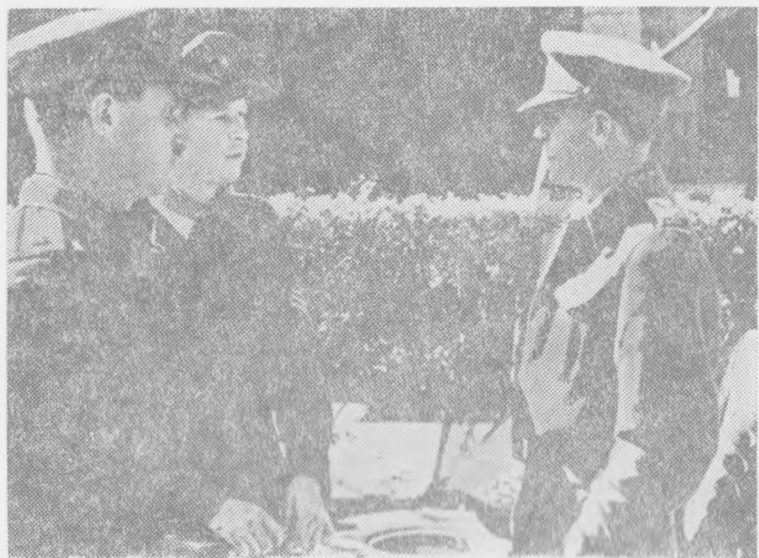


Atenția nu slăbește nici o clipă: șoferii au grijă să nu derapeze, șefii de mașină și mitraliorii — să nu fie atacați prin surprindere





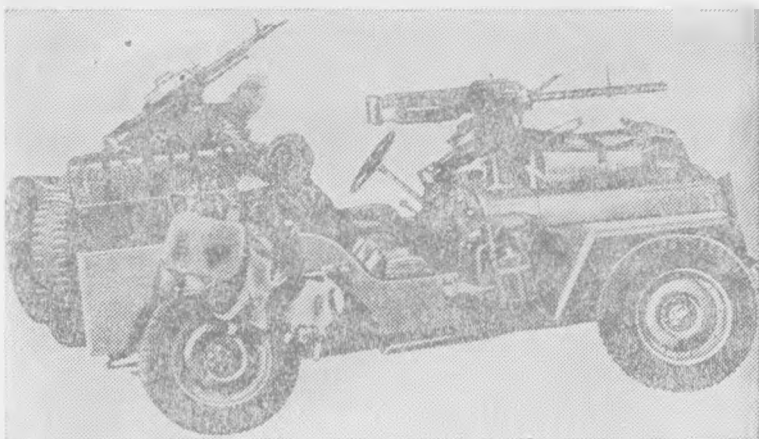
Mijloace improvizate în
confruntarea cu deșertul:
„schiuri” pentru mașinile
LRDG, „măști” pentru pa-
trulele motorizate din
Afrika Korps



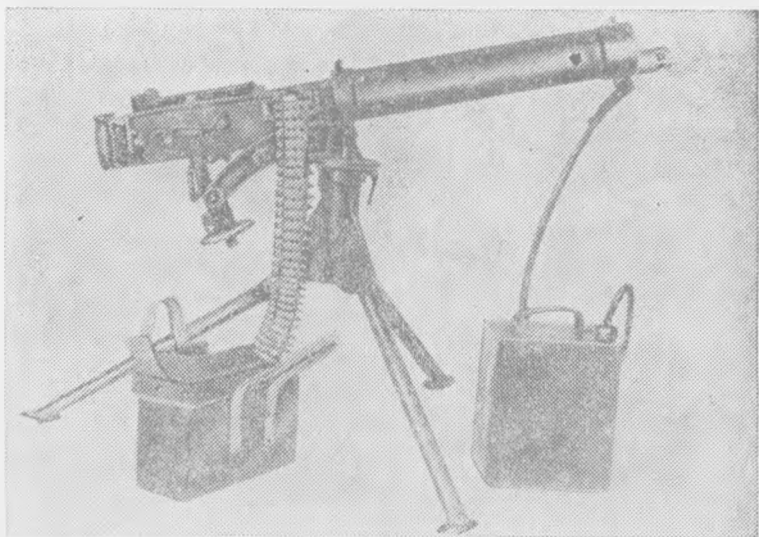
Guy Prendergast, cu mâinile în buzunare, discutînd cu oamenii săi

La fiecare oprire, un om rămîne în poziție de tragere

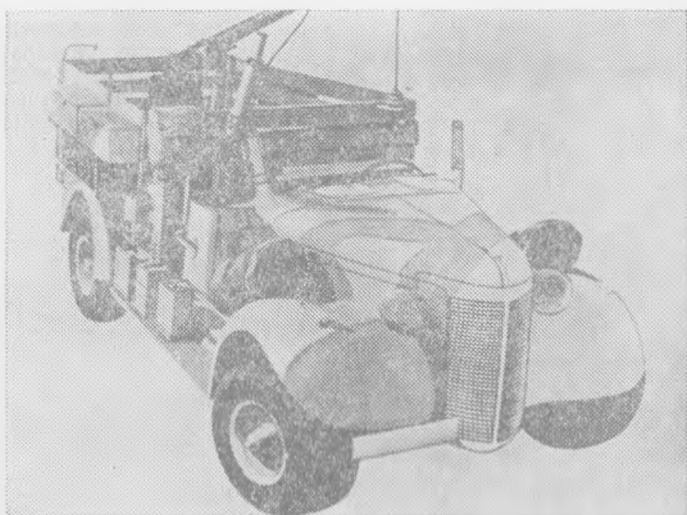




Stirling a făcut din această mașină un cuib de mitraliere pe roți. Pe „jeep“-ul din fotografie sint montate o mitralieră grea „Browning 50“ (12,7 mm) și două mitraliere jumelate „Vickers K“



O armă cu „state vechi“ în luptele din deșert : mitraliera „Vickers 303“ (7,62 mm), cu răcire cu apă



„Chevrolet“ al LRDG, pe care sînt montate o mitralieră „Vickers 303“ și o mitralieră „Lewis“ cu încărcător circular



O imagine tipică a comandourilor britanice ale deșertului. În spatele mitralierei „Vickers K“, soldatul cu barbă și turban



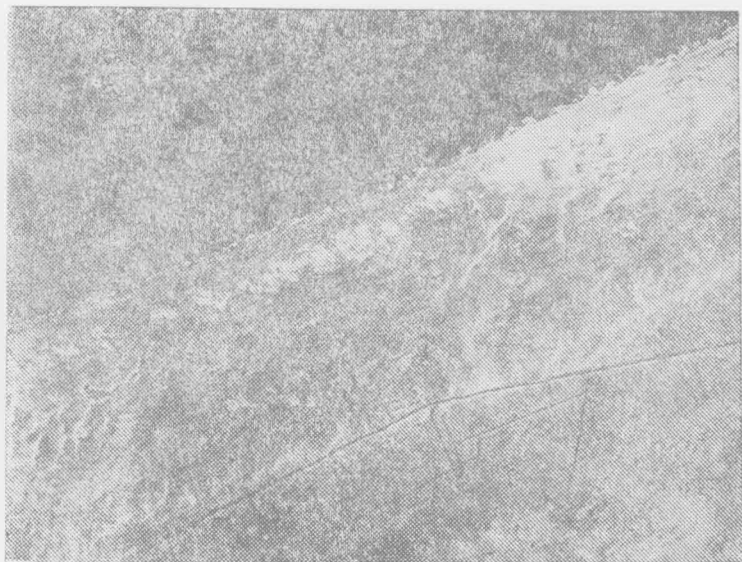
„Jeep”-urile lui Stirling
în acțiune. Echipajul
locotenentului McDo-
nald (la volan) pleacă
în misiune de patrulare



Doi soldați britanici la
pindă în spatele unor
tufe uscate, bătute de
vânturile deșertului...



Obiectivul nu e departe, iar tentația e mare: o mulțime de avioane germane la sol...



Partea ocupată de inamic (fotografie din avion). Obiectivul apare între șosea și mare



Artileriști din Afrika Korps la pîndă, gata de luptă. Raid sau alarmă falsă ?



Pinda durează uneori zile
întregi — atît pentru ger-
manii din Afrika Korps,
cît și pentru britanicii
din LRDG .

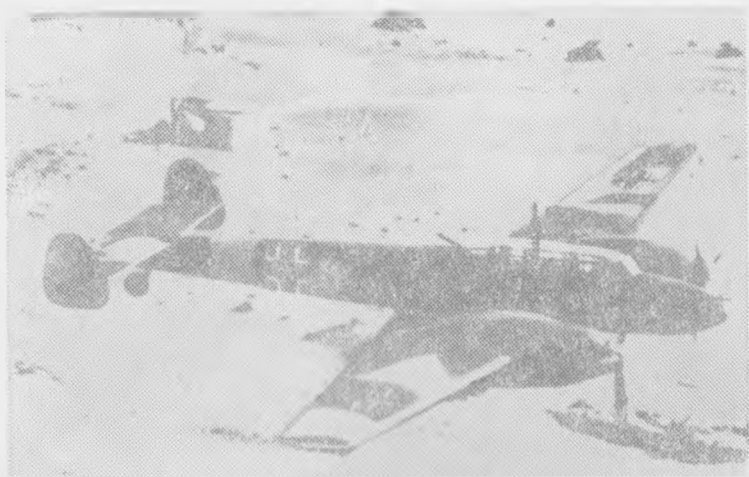




Sub soarele torid, grupul de comando este așteptat la punctul de adunare. O fi reușit operația ? De ce întârzie atât ?

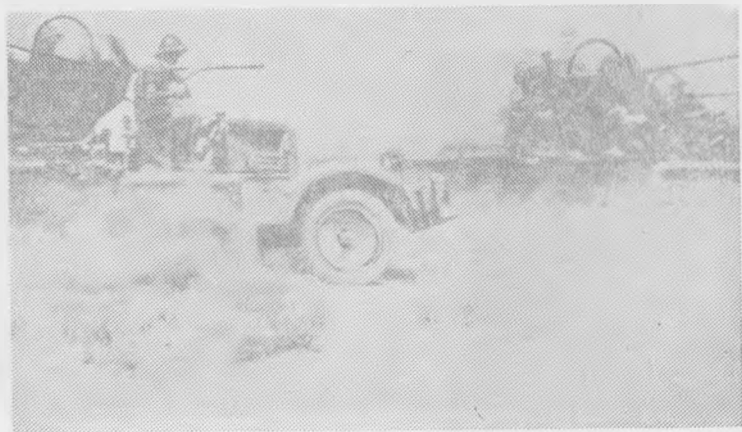
Mitralierele sînt la post : un soldat din LRDG, „scorpionul“ cu beretă, suride gîndindu-se cine știe la ce...





Ziua, cel mai mare pericol e reprezentat de un astfel de avion, care poate repera în mijlocul întinderilor de nisip punctele negre și mobile ale mașinilor

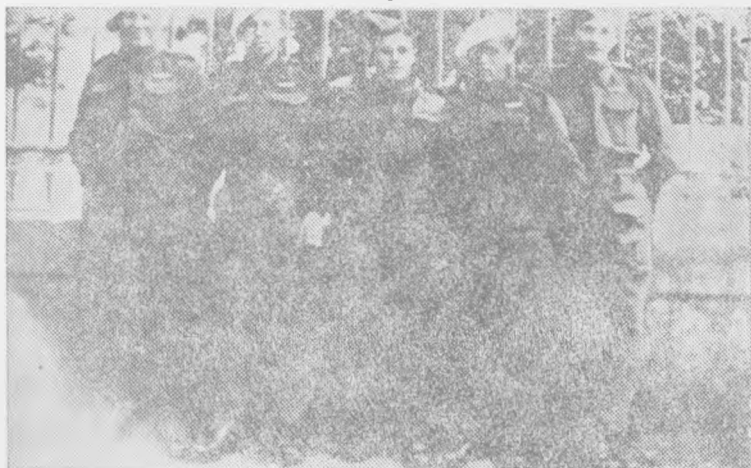
La sol, bateriile mobile inamice nu sînt nici ele de neglijat





Lucrurile pot lua o întorsătură proastă, cum s-a întâmplat cu acest grup capturat de germani

Fotografie „de familie” în perioada de glorie a SAS. Mai mulți poartă celebra beretă albă care a stîrnit mînia Marelui Stat Major



O mică diferență : Stirling într-o scurtă de molton, stînd de vorbă cu McDonnold, care poartă șort și turban. Scoțienii au totdeauna multe să-și spună...

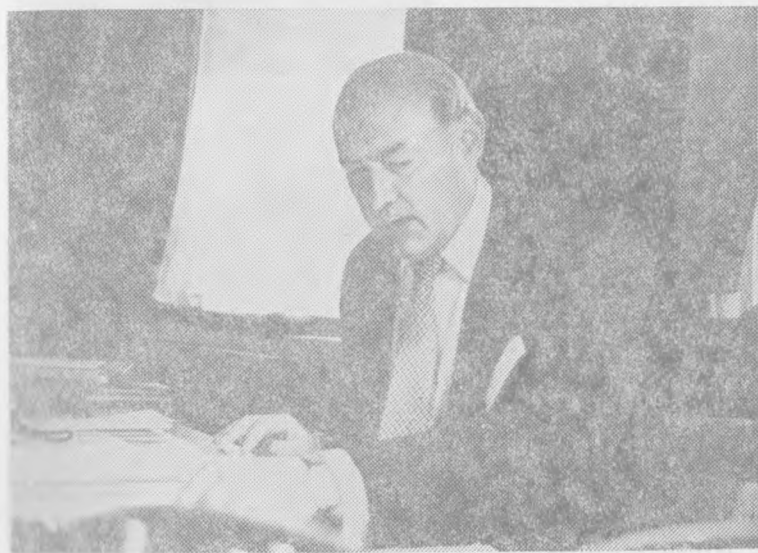


Mayne, cu cravată, insignă și baretă cu decorații. Ultima va deveni una din cele mai importante din armata britanică





David Stirling la 25 de ani și la 60 de ani. Trece-
rea anilor nu pare să fi
lăsat urme prea vizibile...



tut scoate un strigăt ; un ofițer, atras afară din postul său de apeluri în arabă, este doborât de o lovitură de revolver de către Easonsmith. Ceva mai departe, întâlnesc două tancuri italiene pe marginea drumului : echipajele lor sînt mitraliate înainte să poată reacționa.

Sosite la Barce, cele două patrule se separă : neo-zeelandezii se însărcinează cu aerodromul, în timp ce cantonamentele militare vor fi atacate de cei din gardă.

Primii, cu căpitanul Wilder în frunte, se avîntă pe neașteptate pe aerodrom, atacînd avioanele cu mitralierele și grenade. Distrug sau avariază astfel vreo treizeci de aparate. Italienii deschid focul și fac apel chiar la blindate, dar neo-zeelandezii n-au decît trei răniți. Wilder, un moment prins sub jeep-ul său răsturnat, reușește să scape și mica trupă se repliază cu efectivul complet.

Între timp, cei din gardă au mitraliat copios cantonamentele, făcînd numeroase victime. Căpitanul Timpson a fost rănit, dar sergentul Dennis a luat îndată comanda. Cînd cele două patrule se reunesc și se alătură grupului de așteptare al lui Easonsmith — care, în ce-l privește, a atacat cu mitralicrele și grenadele vehiculele inamicului aflate pe drum — se constată că în operația propriu-zisă n-au fost pierdute decît două jeep-uri. Sînt mai mulți răniți, dar nici un ucis.

Cîteva kilometri mai departe, convoiul, format din nou, cade într-o ambuscadă a italienilor. Urmează o dezlănțuire de infern, în care mai mulți soldați sînt răniți, iar trei camioane sînt avariate, trebuind să fie abandonate ceva mai tîrziu. Sînt aruncate în aer, pentru a nu fi recuperate de inamic.

Apoi, în plină zi, coloana este reperată de un avion de recunoaștere și bombardierele nu întîrzie să apară. Și acum Easonsmith pierde vehicule, dar nu oameni. Cînd ajunge la liniile britanice, bilanțul total este atît de puțin defavorabil, încît el primește „Distinguished Service Order“* ; și la fel Wilder.

Cel puțin „Hyacinth“ este o floare care a înflorit.

* Ordinul pentru servicii deosebite (engl.).

XVIII

După perioada întunecată prin care a trecut, o veste bună îl așteaptă pe Stirling la întoarcerea la Cairo : comandamentul a decis să dea în mod oficial grupului SAS statutul de regiment. Stirling însuși este numit locotenent-colonel, iar „Paddy“ Mayne devine maior. S-a terminat cu tracasările administrative și contestările dreptului de autonomie al unității.

Cum scrie foarte just Virginia Cowles : „Faptul că un sublocotenent de 25 de ani a reușit, în doar ceva mai mult de un an, să adauge un nou regiment armatei britanice era în sine o ispravă deloc mărunță. Era vorba de primul regiment inițiat de un singur om de după «Lovat Scouts», creat de unchiul lui David (Stirling) în timpul războiului burilor, cu aproape o jumătate de secol mai devreme“¹.

Stirling bănuiește pe bună dreptate că întrevăderea sa cu Churchill nu e cu totul străină de această victorie. Dar rămân de stabilit relații la fel de fructuoase cu noul comandament Alexander-Montgomery, acum instalat pe deplin și ale cărui principale personaje îi sînt lui Stirling aproape necunoscute.*

¹ Virginia Cowles, *op. cit.*

* 23 octombrie 1942. Ora 20,00. Generalul Montgomery declară : „Cînd am luat comanda Armatei 8, am afirmat că misiunea noastră este de a-l zdrobi pe Rommel și că o vom face cînd vom fi gata. Acum sîntem gata. Bătălia care va avea loc este o bătălie decisivă, dintre acelea care vor intra în istorie. Noi avem arme și materiale de primă calitate, tancuri de acalt puternice și sîntem protejați de cea mai bună aviație din lume“. Ora 21,40. După o puternică pregătire a 1200 guri de foc de artilerie, se declanșează pe un front de 38 de mile ofensiva britanică de la El-Alamein. A doua zi, generalul Rommel, aflat în Austria, primește ordin să revină în Africa de Nord. Pe 25 octombrie, generalul Montgomery mută efortul operațional la nord, realizînd o mare surpriză pentru comandamentul Axei. O săptămînă mai tîrziu, generalul britanic dezlanțuie ofensiva codificată „Supercharge“. În aceeași zi, 2 noiembrie, generalul Rommel ordonă retragerea lui Afrika Korps, dar în 24 de ore Hitler oprește retragerea, pentru ca Rommel să o reia la 4 noiembrie. Trupele Axei suferă o înfrîngere grea în fața ofensivei britanice.

Faptul este cu atât mai important cu cât Montgomery tocmai a creat în sinul statului-major un nou serviciu numit „Forța G“, însărcinat cu „coordonarea raidurilor“. Este evident că activitățile SAS vor depinde de acest serviciu, încredințat colonelului Shan Hackett, ofițer bine cunoscut deja pentru calitățile sale de combatant.

Stirling are drept primă grijă să-l întâlnească pe Hackett și șansa face ca primul contact dintre cei doi oameni să fie extrem de pozitiv. Hackett se arată gata să ajute SAS fără să încalce prerogativele lui Stirling și, foarte repede, temele centrale ale discuției devin ofensiva pe care o pregătește. Armata a VIII-a și rolul pe care îl va putea juca în aceasta noul regiment. Pentru Stirling aceasta înseamnă să intervină din nou în spatele liniilor inamicului pentru a semăna derută și a sabota comunicațiile. Hackett aprobă și organizează curînd o întrevvedere cu Montgomery.

Acastă întâlnire are loc la punctul de comandă operațional al noului șef al Armatei a VIII-a, instalat nu departe de El-Alamein, adică la cîțiva kilometri de linia frontului. Stirling sosește acolo plin de curiozitate, dată fiind reputația acestui general „altfel decît ceilalți“, căruia admiratorii îi atribuie un excepțional talent militar, iar detractorii săi, incomparabile daruri de comediant. Montgomery este deja și va rămîne pînă la sfîrșit un personaj extrem de controversat și este cert că arta sa de a-și crea o imagine aparte — aceea de om neglijînd ținuta fermecătoare și umblînd mereu într-un pulovăr vechi și o eternă bască neagră — a contribuit mult la desemnarea sa în fruntea Armatei a VIII-a, Churchill gîndindu-se că va întări în felul acesta moralul combatanților.

Contactul cu Stirling n-a fost deloc idilic. Prima cerere pe care i-o prezintă tînărul locotenent-colonel nu are norocul să placă generalului. Stirling cere 150 ofițeri, subofițeri și soldați pentru a-și întări regimentul și, întrucît situația este presantă, ar dori să-i recruteze printre combatanții deja experimentați ai Armatei a VIII-a.

— Dacă înțeleg bine, tinere, spune atunci Montgomery, îmi ceri să ți-i fac cadou pentru unitatea dumitale pe cei mai buni oameni ai mei. Trebuie să înțeleg că îi vei folosi mai bine decît mine ?

Stirling suspină în el însuși, explică din nou, cu răbdare și urbanitate, că, dacă trebuie să intre în acțiune foarte repede, nu va avea timpul să-i antreneze cum trebuie pe recruții prea lipsiți de experiență. De aceea are nevoie de oameni obișnuiți deja cu războiul.

Tonul discuției nu va întârzia să devină, din acest moment, dulce-amar. Ironia protectoare a micului general cu nasul lung și ochi de un albastru sfredelitor începe să-l calce pe nervi pe Stirling, așa cum, în mod vizibil, acest tânăr înalt, sigur pe el, încăpăținat și politicoș îl enervează pe Montgomery.

— Cît timp vă trebuie să-i antrenați convenabil pe recruții lipsiți de experiență ? întreabă generalul.

— Aproximativ două luni, răspunde Stirling. Dar n-ar fi nevoie decît de trei săptămîni, cel mult o lună, pentru oameni cu experiență.

Surîsul lui Montgomery devine sardonice.

— În orice caz, spune el, eu atac în două săptămîni. Deci nu veți avea timp. Dacă-i păstrez pe soldații mei buni, îi pot folosi. Dacă ți-i dau, nu vor fi pregătiți.

— Dacă nu sînt pregătiți pentru această ofensivă, răspunde Stirling, la capătul exasperării, vor fi cel puțin pregătiți pentru următoarea.

— Nu va fi o următoarea, proclamă ferm Montgomery. Ofensiva aceasta va fi ultima.

Afirmația aduce un ușor surîs pe buzele lui Stirling, care nu-i scapă lui Montgomery.

— De ce surîzi, tinere ? întreabă el, agasat.

— De nimic, doar că vorbele acestea le-am auzit spuse și de predecesorul dv. Și la fel și de predecesorul predecesorului dv.

În clipa aceasta dezbaterea este încheiată. Montgomery refuză oficial cererea lui Stirling, strecoară o aluzie răufăcioasă la eșecul de la Benghazî — fără să menționeze succesele anterioare ale SAS — și-i pofteste afară pe cei doi vizitatori, invitîndu-i să dejuneze pe contul său la popota ofițerilor.

Ducîndu-se într-acolo, Stirling, jignit, rumegă proiecte de război. Sosit la popotă, se așează împreună cu Hackett la o masă la care erau deja alți trei ofițeri și strigă spre bucătărie :

— Dejunul e în contul generalului. Dați-ne ce e mai bun și mai ales aduceți-ne lista cu vinuri și spirttoase.

Despre Montgomery se știe că nu bea nici o picătură de lichid alcoolizat. Stirling cere — tot în contul generalului — eșantioane din toate mărcile de alcool figurînd pe listă.

— Dacă bem în locul lui — și pe cheltuiala lui — asta îl va face poate mai uman, spune el într-o doară.

După acest dejun memorabil, se produce un mic incident deloc de neglijat. Tot în compania lui Hackett, îl înțilnește pe generalul Guingand, devenit șeful de stat-major al lui Montgomery, și nu rezistă tentației de a-i adresa cîteva sarcasme în legătură cu siguranța arătată de superiorul său. Și adaugă în glumă :

— După părerea mea, singura șansă ca să-l zdrobiți pe Rommel este ca americanii să deschidă un al doilea front în Africa de Nord.

La aceste cuvinte, Guingand pălește. Stirling înțelege pe loc.

— Ia te uită ! face el. Deci asta se pregătește ?

— Tăceți, vă rog, tăceți.

Dar de data asta Stirling este foarte hotărît să se amuze.

— Spune-mi, Freddy, sugerează el, și dacă acum aș șantaja puțin ? Sau îl convingi pe generalul dumitale să-mi dea oamenii pe care i-i cer — și pe care el îi refuză — sau răspîndesc peste tot povestea asta cu americanii. Spunînd, bineînțeles, că o știu de la dumneata...¹

Dar gluma nu rezolvă problema. Stirling știe deja că dacă vrea oameni va trebui să se mulțumească cu recruiți din rezervele infanteriei. Pe care îi așteaptă un antrenament complet de două luni...

Dacă vrea să acționeze mai înainte, nu există decît o soluție : să-și împartă regimentul SAS în două esca-

¹ Convorbirea aceasta a avut loc, trebuie să reamintim, în octombrie 1942. Debarcarea americană în Africa de Nord va surveni la 8 noiembrie.

dronne¹. Unul operațional, compus din „bătrâni“, și altul de antrenament, cu recruți. Escadronul A, operațional, care cuprinde optzeci de oameni, este încredințat lui „Paddy“ Mayne. Acesta pleacă de îndată la Koufra cu treizeci și cinci de vehicule pentru a începe, imediat ce va fi posibil, acțiuni de sabotaj în spatele liniilor inamicului. Stirling se instalează în tabăra de la Kabrit cu escadronul B și începe un program de instrucție accelerată. N-a păstrat cu el decît doi ofițeri „bătrâni“, pe locotenentul Mather și pe locotenentul francez Martin.

În același timp, el trebuie să se despartă de unul din companionii săi cei mai buni. Fitzroy McLean, trimis în misiune specială în Iran, unde se va remarca mai ales prin răpirea unui general și prin formarea, cu ajutorul îndepărtat al șefului și prietenului său, a unei unități speciale alipite lui SAS, „Detașamentul M“².

XIX

La 7 octombrie, adică cu două săptămîni înaintea declanșării ofensivei britanice la El-Alamein, escadronul A, comandat de „Paddy“ Mayne, va pleca din Koufra cu toate forțele. Se îndreaptă spre baza sa operațională de dincolo de Marea de Nisip, la peste trei sute de kilometri în spatele liniilor inamicului.

Acolo, escadronul se instalează și practic se îngroapă. Vehiculele, foarte bine camuflate, sînt concentrate într-o depresiune destul de vastă, la adăpost de a fi reperate din aer. Concomitent încep operațiile. Comandourile motorizate pleacă, săptămîină după săptămîină, în operațiuni de sabotaj și de distrugere a liniilor de comunicație ale

¹ Termenul de „escadron“ rezervat în Franța cavaleriei este folosit aici ca traducere literală a cuvîntului englez *squadron*, folosit de Stirling. Structura subunității este în mare aceea a unei companii de parașutiști.

² Pentru povestea completă și pitorească a aventurilor lui McLean în Iran, a se vedea cartea acestuia *Eastern Approaches*, deja citată.

inamicului, îndeosebi ale căilor ferate, esențiale pentru trimiterea de întăriri lui Rommel în timpul mării bătălii ce urma să se declanșeze. Șinele sînt minate, trenuri sar în aer, chiar gări sînt atacate și distruse. Vreme de aproape o lună și jumătate, înaintea, în timpul și după bătălia decisivă de la El-Alamein, „Paddy” Mayne și oamenii săi vor efectua o muncă uriașă.

Perioada aceasta va fi de asemenea bogată în isprăvi vitejești individuale, uneori supraomenești. Astfel, un simplu soldat pe nume David Sillito — care va deveni mai târziu ofițer și va inspira un roman de război în Marca Britanie — va reuși un periplu solitar aproape eclipsîndu-i pe vechii membri ai unității sale. Separat de grupul său, nu departe de Tobruk, refuzînd să se predea inamicului, el se găsește singur, doar cu revolverul, busola, un simplu bidon cu apă și avînd în față trei sute de kilometri de parcurs. Totuși, își încearcă șansa.

Va fi regăsit după opt zile de o patrulă britanică în albia unui ued secăt, scheletic, epuizat, dar viu. Povestea, sa personală rămîne mai elocventă în desfășurarea ei decît toate limbuțiile lirice :

„În prima noapte — povestește el — am mers cît am putut de mult, fără să fi mîncat sau băut ceva. Uneori dădeam peste grămezi de bidoane goale de benzină pe care se depusese roua. Reușeam să-mi umezesc limba, dar nu-mai foarte puțin.

Apoi am găsit într-un tanc distrus o cutie de carne conservată, dar cînd am deschis-o și am încercat să-i mănînc conținutul, mi-am dat seama că nu puteam, pentru că limba mi se uscasc într-atît încît nu puteam mesteca. Am aruncat carnea, dar am păstrat cutia. În ea mi-am strîns urina, pe care am băut-o. Mă împiedica să mă deshidratez complet. Bineînțeles, nu era o băutură plăcută, dar era mai bine decît să mor de sete. Am dus-o astfel șapte zile, mergînd cît puteam de mult“.

La 23 octombrie, Montgomery trece la ofensivă în sectorul El-Alamein. Începe o luptă gigantică în care

germanii sînt curînd dați peste cap. Rommel este constrîns să se retragă, după ce a suferit pierderi îngrozitoare în oameni și material. El pierde succesiv, în primele zile ale lui noiembrie. Mersa-Matruh, Sidi Barrani, Fort Capuzzo. Cad la rînd Tobruk, Derna și Benghazi. Rommel se retrage în cele din urmă la El-Aghcila, unde frontul se va stabili pînă în decembrie 1942.

Stabilizarea aceasta va face cel puțin un om fericit : David Stirling, care muncește la Kabrit fără întrerupere cu noii recruți și care astfel are certitudinea că va putea participa personal la următorul asalt împotriva trupelor Axei.

Cu atît mai mult cu cît poziția sa militară s-a întărit considerabil, în ciuda entuziasmului redus arătat de Montgomery. Acum el are în mod oficial sub ordine primul regiment SAS — vechiul „Detasament L“ — cu un efectiv teoretic de 50 de ofițeri și 450 de soldați și un efectiv real, pentru moment, de 40 ofițeri și 350 de soldați, batalionul SAS francez cuprinzînd 14 ofițeri și 80 soldați, „Batalionul sacru“ grecesc cu 14 ofițeri și 100 de soldați și, recuperată definitiv, Special Boat Section, cu 15 ofițeri și 40 de soldați.

Prevăzător și îndrăzneț în continuare. Stirling se gîndește de acum la alcătuirea unei brigăzi SAS cu două-trei regimente pornind de la elementele de care dispune deja. Cu atît mai mult cu cît, la începutul lui 1943, un al doilea regiment SAS a fost creat în cadrul Armatei I britanică, în Africa de Nord, avîndu-l în frunte pe locotenent-colonelul William Stirling, chiar fratele lui David, venit și el, ca orice Stirling ce se respectă, din Garda scoțiană. Cece ce îl face pe un ofițer să spună :

— Știu acum ce înscamnă SAS — „Stirling and Stirling“.

Este cert că simpatia personală a lui Churchill nu-i străină de toate aceste atribuții și promovări.

În noiembrie 1942, planul de operații al lui Stirling, supus lui Hackett și Montgomery, constă în a trimite escadronul B, cu antrenamentul încheiat, să se alăture escadronului A al lui „Paddy“ Mayne în spatele liniilor inamicului. Punctul de întîlnire ales este Bir Zalten, un ued

situat la două sute de kilometri sud de El-Agheila. Stirling intenționează să intre în acțiune de acolo cu comandourile, principalul obiectiv fiind marele drum de coastă spre Tripoli, vital pentru mișcările trupelor lui Rommel.

Studiind planul, Montgomery îl aprobă și chiar va spune :

— Tinărul Stirling e nebun. Complet nebun. Dar războiul e adesea un domeniu în care nebunii pot străluci.

Stirling pleacă din Kabrit la 20 noiembrie cu o sută de oameni, 30 jeep-uri și 12 camioane. La 29 noiembrie, el se alătură la Bir Zalten escadronului A al lui „Paddy” Mayne, instalat de acum în grotele calcaroase care străjuiesc fundul uedului sec.

În aceeași seară, într-una din peșteri își împart drumul de coastă. Escadronul A al lui „Paddy” Mayne se însălcinează cu partea cuprinsă între El-Agheila și Bouerat — adică zona mai apropiată de bază —, iar escadronul B, a cărui comandă e încredințată maiorului Vivian Street, un nou venit recrutat de Stirling la statul-major din Cairo, se va ocupa de partea cuprinsă, între Bouerat și o localitate situată la vreo sută de kilometri vest de Tripoli.

La capătul acestei întruniri sosește prin radio faimosul mesaj al lui Hackett cu prima încurajare directă a lui Montgomery : „Generalul comandant al armatei crede că acțiunea voastră poate avea consecințe decisive asupra desfășurării luptelor”.

La care Stirling, rînjind sub capișonul său, cere să se răspundă :

— Vă rog să-l felicitați pe generalul comandant al armatei pentru perspicacitatea sa.

Pentru a supraveghea drumul de coastă și a repera obiectivele, o patrulă LRDC sub ordinele căpitanului Timpson a fost trimisă din Koufra. Din nefericire, ea a avut pe drum o ciocnire cu blindate ale inamicului și a pierdut jumătate din efectiv. Totuși, cu zece oameni și trei vehicule, ea continuă activitatea de recunoaștere timp de cincisprezece zile ca apoi să revină la bază, la 13 decembrie.

Chiar în acea zi, escadronul B al SAS, împărțit, ca și escadronul A, în opt grupe separate de câte trei jeep-uri înarmate fiecare, ajunge în zona sa de operații dincolo de Bouerat. Escadronul A a intrat deja în acțiune în sectorul ce i-a fost dat. Fiecare escadron are o porțiune de drum de vreo 350 kilometri pentru „a se amuza” și s-a stabilit ca operațiile să fie lansate în mod sistematic tot la trei zile.

Chemat de Hackett, Stirling a trebuit, spre marele său regret, să se întoarcă la Kabrit, după ce a pregătit escadronul B pentru acțiune. Înainte de plecare, el și-a oferit totuși o „plimbare igienică”, în timpul căreia a distrus trei vehicule ale inamicului cu mitraliera, a deschis focul asupra unui campament, a pus câteva mine și a doborât un număr de stâlpi de telegraf. Nervii trebuie să se des-tindă.

„În timp ce majoritatea oamenilor considerau raidurile o muncă serioasă și periculoasă — scrie foarte just Virginia Cowles¹ — David Stirling părea să le socotească o simplă distracție.

Raidurile încep curînd, dar la fel de curînd inamicul este în așteptare. După câteva acțiuni de sabotaj reușite pe deplin, munca devine mult mai dificilă, căci inamicul începe să trimită în permanență patrulare aeriene și patrulare terestre cu vehicule blindate în fața cărora jeep-urile sînt extrem de vulnerabile.

La 23 decembrie, Rommel scrie, relatînd o inspecție făcută în regiunea El-Fascia : „Am început să găsesc curînd urmele lăsate de oamenii lui Stirling care ne hărțuie liniile de comunicație”.

Activitatea inamicului este atît de intensă, încît numărul raidurilor scade considerabil. La 25 decembrie, Vivian Street, încercuit după ce are o pană de benzină, trebuie să se predea italienilor împreună cu echipajul său.

Dar Street va reuși o extraordinară evadare. Adus în Europa împreună cu alți prizonieri britanici, la bordul unui submarin italian, el va supraviețui naufragiului vasului, scufundat de Royal Navy, și va fi cules împreună cu șase din tovarășii săi de o navă prietenă.

¹ Op. cit.

Celălalt ofițer cu gradul cel mai mare din escadronul B, maiorul Peter Oldfield, este și el făcut prizonier. Se vorbește chiar de împușcarea sa, căci Hitler a ordonat o asemenea măsură pentru membrii comandourilor ce operează în spatele liniilor, dar Oldfield este rănit și un medic militar german îl ascunde într-un spital din Tripoli. În fapt, Rommel și Afrika Korps refuză să aplice ordinele Berlinului privind executarea membrilor comandourilor.

În cele din urmă, doar trei ofițeri din escadronul B, Gordon Alston, Wilfred Thesiger și locotenentul francez Martin, rămân în acțiune la începutul lui ianuarie 1943. Hore-Ruthven a fost ucis, iar restul sînt prizonieri.

Dar supraviețuitorii își continuă operațiile. Pînă în momentul în care, la 5 ianuarie, semnalează prin radio că nu mai au carburant. Primesc atunci ordinul lui Stirling de a se îndrepta spre un nou punct de întîlnire și de a aștepta acolo sosirea șefului lor. Punctul fixat se afla lîngă Bir Guedaffia, la 65 kilometri în spatele liniilor germane.

În ce privește escadronul A al lui „Paddy” Mayne, acesta n-a avut prilejul să acționeze prea mult timp, căci sectorul său a intrat curînd în zona de ofensivă a Armatei a VIII-a și statul-major din Cairo a cerut suspendarea oricărei operații de sabotaj.

Revenind la rezultatele obținute de escadronul B, trebuie să remarcăm că, dacă loviturile date inamicului — drumuri și căi ferate minate, vehicule distruse, linii telefonice și telegrafice sabotate etc. — sînt cît se poate de apreciable, pierderile de partea britanică sînt deosebit de ridicate. Chiar prea ridicate vor spune unii, ținînd seama de mulțimea ofițerilor, subofițerilor și soldaților dispăruți.

Alcătuind bilanțul acestei suite de operațiuni, Stirling va scrie :

„În practică, operația s-a desfășurat cu mult succes în regiunea Bouerat și la est de acest oraș. La nord de uedul Zem-Zem, lucrurile s-au arătat a fi mult mai dificile, ca urmare a densității populației, și patrulele SAS, deși au marcat numeroase puncte la început, au fost în cea mai mare parte respinse sau capturate după trei săptămă-

mini. Totuși, incontestabil am reușit să oprim transporturile inamicului, pe timp de noapte, o perioadă considerabilă, constringînd astfel adversarul să acționeze ziua și să furnizeze celor din RAF obiective excelente”.

O altă explicație evidentă pentru pierderile suferite de escadronul B rezidă în faptul că era alcătuit, cum s-a văzut, în mare majoritate din recruți. Se poate remarca, de altfel, că din cei trei ofițeri supraviețuitori, doi — Alston și Martin — fac parte dintre veterani. Pe de altă parte, singurul scăpat teafăr din patrula lui Hore-Ruthven este vechea noastră cunoștință caporalul Seekings, devenit între timp sergent, care a reușit să ajungă la liniile britanice pe jos, traversînd deșertul.

Ultimul factor ce poate fi evidențiat este absența lui Stirling însuși, chemat de statul-major împotriva voinței sale. Acesta este îndeosebi punctul de vedere al lui Arthur Swinson¹, care subliniază cît de mult au lipsit pe terenul de acțiune „geniul” locotenent-colonelului. imaginația sa, curajul și simțul său de improvizație.

XX

Armata a VIII-a britanică și-a continuat înaintarea ajungînd, la 25 decembrie, la Sirta. Noul său asalt, destinat să cucerească Bouerat, apoi să se îndrepte spre Tripoli și mai departe spre Tunisia, este prevăzut pentru 15 ianuarie. Scopul este de a zdrobi definitiv Afrika Korps a lui Rommel efectuînd joncțiunea cu forțele anglo-americane care acționează în Africa de Nord franceză de la debarcarea din 8 noiembrie și mai ales cu Armata I britanică. În cadrul acesteia figurează și Regimentul 2 SAS, comandat de William Stirling, fratele lui David. Una din cele patru operațiuni prevăzute de acesta din urmă aproape dobîndea aspectul unei întîlniri de familie.

Cele patru operațiuni sînt următoarele :

— un grup va organiza un raid de diversiune la vest de Tripoli în timp ce Armata VIII va mărșălui spre

¹ Arthur Swinson, *op. cit.*

oraș, în scopul împiedicării la maximum a evacuării orașului de către forțele inamice ;

— un grup se va îndrepta spre marele drum de coastă tunisian, între Gabes și Sfax, pentru a-l mina și a compromite circulația pe axa de aprovizionare esențială pentru Afrika Korps ;

— un al treilea grup se va așeza în imediata apropiere a liniei „Mareth“, linie de apărare pe care Rommel contează să o utilizeze la sud de Gabes, și să efectueze o muncă de recunoaștere urgentă ;

— un al patrulea grup, comandat de Stirling însuși, va încerca să ocolească linia „Mareth“, să urce apoi spre nordul Tunisiei și să fie prima unitate din Armata VIII care să facă joncțiunea cu Armata I.

Stirling n-a ascuns niciodată că, acționând în acest fel, avea gânduri tănuite foarte precise. Acum, când există două regimente SAS, scopul său este să formeze în mod oficial o brigadă SAS, încât consideră că întâlnirea celor două regimente în Tunisia poate grăbi considerabil procesul.

El pleacă de la Kabrit la 10 ianuarie, spre locul de întâlnire de la Bir Guedaffia, unde îl așteaptă Alton, Martin și Thesiger, precum și trei patruli franceze sub ordinele căpitanului Jordan. Acest grup ce va ocupa cu raidurile de sabotaj dintre Gabes și Sfax.

Stirling, care a venit împreună cu navigatorul său Mike Sadler, inevitabilul sergent Cooper — Seekings încă nu s-a întors la bază — și un tânăr și strălucit ofițer irlandez pe nume McDermott, alipește grupului său patrula locotenentului Martin. Formația sa și cea a lui Jordan trebuie să ajungă, pe căi separate, la un punct de întâlnire din Tunisia, numit Bir Soltane, situat între Medenine și Kébili, la vreo cincizeci de kilometri de linia „Mareth“.

Acolo, grupurile se vor împărți în trei, Jordan îndreptându-se spre drumul de coastă, grupul Alston — Thesiger urmînd să facă recunoașteri ale lucrărilor de fortificații la linia „Mareth“, iar echipa lui Stirling să urce spre nord.

Pentru a ajunge la Bir Soltane, cele două grupuri de vehicule se îndreaptă mai întîi spre vest, spre Ghadames,

fără să întâlnească cel mai neînsemnat obstacol, apoi, de la Ghadames, urcă direct spre nord, în linie dreaptă, către Bir Soltane. Aici însă lucrurile se complică, deoarece itinerarul elaborat de Sadler îi constrânge să traverseze marginea estică a Marelui Erg Saharian, teren pe care Stirling îl găsește chiar mai anevoios decât Marea Mare de Nisip.

Între timp sosec știrile : Armata VIII a cucerit Tripoli și forțele americane din Tunisia au ajuns la Gafsa. E vremea să se grăbească.

Pentru a ajunge în nord plecând de la Bir Soltane, LRDG a stabilit două itinerarii posibile. Primul, foarte lung, dar aproape sigur, ocolește pe la sud Chott El Djerid, trece prin Tozeur și urcă din nou spre Gafsa. Celălalt, perfect drept, dar extrem de riscant, trece de-a dreptul între Gabes și El-Hamma.

Intrucât timpul presează, primul itinerar pare absolut exclus. Trebuie acceptat riscul celui de-al doilea itinerar, cu toate pericolele pe care le prezintă, începând cu acela de a trece la câțiva kilometri de concentrările inamice.

Primul pleacă Jordan, împreună cu patrulele conduse de Martin și Klein, adică în total nouă jeep-uri. Stirling îl urmează după douăzeci și patru de ore, cu cinci jeep-uri și patrusprezece oameni, între care un soldat francez din patrula lui Jordan, pe nume Taxis, pe care și-l alătură datorită bunelor sale cunoștințe de arabă. Alston și Thesiger rămân la Bir Soltane să ducă la bun sfârșit misiunea lor de observare. Este 22 ianuarie 1943.

Încă de la început călătoria lui Jordan se arată agitată și tragică. Spre orele trei și jumătate dimineața, în timpul celei de-a doua nopți de înaintare, jeep-urile ajung brusc în fața a trei automitraliere germane postate în lungul drumului. În fața absenței unei reacții inițiale a echipajelor inamice, Jordan se gândește un moment să treacă fără ne cazuri, dar, ca și cum germanii s-ar fi trezit brusc din somnolență, ultimul jeep este luat în vizor de blindate și distrus.

Celorlalte nu le rămâne decât să accelereze și să dispară. Dar în felul acesta patrula lui Martin va fi separată

de grosul trupei și-i va fi imposibil să restabilească un contact.

O oră mai târziu, în apropiere de El-Hamma — și deci cam în dreptul lui Gabes — se produce o a doua încleștare, cu trei camioane ale inamicului înarmate cu automitraliere. Cele trei camioane sînt distruse, dar un jeep avariat de tirurile adverse trebuie abandonat, iar altele două se pierd de ceilalți. Jordan rămîne cu trei vehicule. În zori însă el a trecut de partea cea mai periculoasă a traseului și are în față drumul Gabes-Gafsa.

După ce s-au adăpostit toată ziua și s-au jucat de-a v-ați ascunselea cu inamicul în timpul nopții, Jordan și oamenii săi reușesc să mineze, în noaptea de 25 spre 26 ianuarie calea ferată Sfax-Gabes în douăsprezece locuri, scoțînd-o complet din uz. Spre sfîrșitul nopții, pe cînd comandoul trecea la atacarea unor camioane staționate, se ciocnește de blindate germane. Nu sînt răniți : dar cele trei jeepuri sînt dispersate.

Jordan își continuă drumul la bordul jeepului său, cu cei doi oameni rămași. În seara lui 28 ianuarie, pe cînd încerca să se refugieze într-un ued secăt, este încercuit de o companie italiană înarmată pînă-n dinți și trebuie să se predea. Se va afla mai târziu că echipajele celorlalte două jeep-uri au avut aceeași soartă.

Marlin și patrula sa s-au descurcat mai bine. După ce au fost despărțiți de Jordan în urma ciocnirii cu automitralierele germane, ei au reușit să-și continue misiunea, făcînd să sară în aer o cale ferată și minînd un drum. A doua zi, denunțați de arabi, au fost încercuiți de germani dar, în cinci, au reușit să fugă pe jos și să ajungă la liniile americane din apropiere de Gafsa.

Grupul lui Stirling a urmat la douăsprezece ore distanță de grupul lui Jordan în trecerea dintre Gabès și El-Hamma. Acolo va fi, la căderea nopții, survolat și reperat de două avioane de recunoaștere germane. Stirling hotărăște atunci să conducă toată noaptea, pentru a încerca să iasă din zona periculoasă pînă în zori. Cu toată lipsa somnului și în ciuda greutăților unui drum aproape constant întrerupt de albi de ueduri uscate, operațiunea reușește și, puțin după ivirea zorilor, micul convoi se găsește în marginea drumului Gabes-Gafsa, pe care circulă

vehicule ale inamicului. O acalmie îi permite să străbată acest drum un scurt moment și să ajungă la treizeci de kilometri mai la nord. Acolo Stirling și oamenii săi vor descoperi un fund adânc de ued înconjurat de grote ce par a fi un adăpost ideal.

Comandoul se instalează aici și Stirling hotărăște ca a doua zi să încerce să profite de surpriză pentru a organiza un raid-fulger asupra instalațiilor inamicului de la Sousse. Până atunci trebuie să doarmă. Toată lumea este epuizată și ziua următoare riscă să fie foarte încărcată.

În timp ce Stirling și McDermott se culcă alături într-una din peșteri, Cooper și Taxis se instalează în sacii lor de dormit nu departe de intrarea în rîpă. Curînd toată lumea cade într-un somn greu.

Către orele cinci după-amiază, Sadler și Cooper se trezesc brusc din somn la zgomotul unor cizme. Se ridică în picioare. Pentru a da nas în nas cu doi soldați germani cu arma pe umăr. Aceștia le fac semne să rămînă pe loc și se îndepărtează. Îndată ce soldații au întors spatele, Sadler, Cooper și Taxis își părăsesc sacii de dormit, escaladează cît pot de repede flancul uedului și dau peste o strungă mică în care se ascund, cu inima bătîndu-le. Sadler distruge în grabă un cod pe care-l păstrase asupra sa : începe o așteptare plină de neliniște. Germanii trec de mai multe ori prin apropiere, examinînd fundul uedului, trăgînd din cînd în cînd cîte un foc sau lansînd cîte o grenadă. La căderea nopții se decid să plece, cu coada între picioare.

Atunci, fără provizii, fără apă, fără arme și busolă, cei trei bărbați încep un lung marș care va dura patru zile.

Marșul acesta va fi marcat de mai multe întîlniri cu arabi cu atitudini foarte diferite. Primii peste care dau caută să-i jupoaie de puținul pe care-l mai au și să-i lapi-deze, rănindu-l pe Cooper la frunte. Alții, în schimb, le dau apă și curmale care să le ajungă pînă la un oraș ocupat de trupele franceze. De acolo, ei sînt conduși la Gafsa, unde americanii, după ce i-au primit cu cele mai vii bănuieli, sfîrșesc prin a-i identifica drept elemente autentice din Armata VIII britanică. Aceeași aventură s-a petrecut și cu Martin și oamenii săi, bănuți de americani la început de a fi italieni deghizați.

În peștera lor, Stirling și McDermott au, din nefericire, mai puțin noroc. Când s-au trezit, aveau un revolver „Luger“ îndreptat spre ei de un mic ofițer neamț cu aerul foarte agitat. Vor ști mai târziu că era ofițer dentist care dăduse întâmplător peste această remarcabilă pradă.

Ieșind din peșteră, tot sub amenințarea pistolului, cei doi britanici constată că rîpa este complet încercuită de numeroși soldați, cu mitraliera gata să tragă. Pentru moment, cel puțin, nu-i nimic de făcut.

Stirling și McDermott sînt perchezitionați minuțios, dar germanii nu găsesc nici busola ascunsă în nasturele vestei, nici harta pe mătase cusută în căptușeală. În timp ce compania — este vorba de o subunitate anticomando special venită din Germania, care se antrena în ued — caută de zor în rîpă, Stirling și McDermott așteaptă, păziți îndeaproape.

După vreo două ore, sînt urcați într-un camion care-i duce într-un fel de depozit transformat în local militar.

Acolo, după cîteva busculade, unul din paznicii lor îi anunță amabil că vor fi împușcați ca sabotori „pentru a da un exemplu“. Dar Stirling știe prea bine atitudinea celor din Afrika Korps în această privință pentru a fi într-adevăr neliniștit.

Noaptea și ziua următoare trec fără cea mai mică posibilitate de evadare : în permanență, zece paznici înarmați îi supraveghează pe cei doi prizonieri, așezați pe paturile lor pe cimentul depozitului. Când cer să-și satisfacă nevoile firești, fiecare este escortat afară de trei paznici, cu pușca în mînă. Stirling consideră că este, totuși, singurul prilej de care ar putea profita.

Discutînd pe șoptite cu McDermott, el își pune la punct planul. Când noaptea va cădea de-a binelea, el se va cere afară. Odată acolo, va încerca să-și păcălească paznicii și să fugă în întuneric scoțînd un strigăt. La acest semnal, McDermott, care va sta lîngă ușă, va încerca și el să fugă.

Oricît de nebunesc ar părea, planul funcționează. Dus afară în noapte, Stirling cere un foc paznicului cel mai apropiat, care își trece un moment arma dintr-o mînă în cealaltă, să caute chibriturile. Șeful SAS o ia atunci la fugă — scoțînd un urlat menit să-l anunțe pe tovarășul

său. Se trage asupra sa, dar nu este atins. În timpul acesta, McDermott reușește și el să fugă. Cei doi nu se vor mai regăsi.

Stirling merge toată noaptea, încercînd să ajungă la Bir Soltane, la vreo 75 de kilometri de acolo, după estimările sale. Pînă în zori, el parcurge peste douăzeci de kilometri.

Apoi, el reușește să facă o haltă într-o fermă arabă, al cărei proprietar vorbește, printr-un noroc, engleza. Îi de-testă pe germani și a mai avut prilejul să ajute aviatori aliați. Stirling se poate restabili cum trebuie, dormind toată ziua într-un hambar.

Cînd se lasă noaptea, pleacă la drum, dar fermierul arab i-a spus că un aerodrom german se găsește în apropiere și șeful SAS nu rezistă tentației de a merge într-acolo să arunce o privire în vederea unui eventual raid. Pierde în felul acesta o oră bună de drum. Merge totuși toată noaptea și, în zori, se instalează să doarmă într-o mică rîpă. Este trezit după-amiaza de un tînăr arab care îi propune să-l conducă la un izvor. Stirling îl urmează — pentru a se găsi subit înconjurat de soldați italieni înarmați. Se aflau în jurul lui cam cît ar fi încăput în cinci camioane. Nici o șansă să poată scăpa. Stirling are doar consolarea de a-l fi doborît în treacăt pe arabul care l-a predat pentru recompensa oferită de italieni oricui predă un prizonier aliat.

De această dată, spre deosebire de precedentă, paznicii săi nu riscă nimic. Stirling este dus la El-Hamma, apoi la statul major și în cele din urmă urcat într-un avion cu destinația Italia.

Trimis într-un lagăr italian, el va evada de patru ori, dar de fiecare dată va fi prins, trădat de înălțimea sa. Încăpățînarea cu care își caută libertate va face să fie expedit în celebra fortăreață germană de la Colditz, unde sînt duși prizonierii aliați considerați foarte periculoși.

Aflînd că Stirling a fost făcut prizonier, Rommel notase în jurnalul său :

„Britanicii pierd astfel pe alît de remarcabilul și inteligentul șef al comandoului deșertului care ne-a făcut mai mult rău decît oricare altă unitate de o forță egală“.

XXI

Prinderea lui Stirling înseamnă incontestabil o lovitură teribilă pentru cei din SAS, dar operațiunile în curs continuă : raidul la Tripoli, sabotaje diverse ale liniilor de comunicație și mai ales ale căilor ferate. Până și statul-major al Armatei VIII are uneori surprize. Deoarece înaintarea britanică se desfășoară fără probleme, amintitul stat-major trimite într-o zi unui comando SAS ordinul să înceteze orice distrugere a căii ferate Tobruk — Tripoli — Tunisia, întrucât va putea servi foarte curând chiar propriilor forțe. Răspunsul este următorul : „Dezolați. Calea ferată distrusă în trei locuri. N-am putut rezista”¹.

LRDG nu este nici el inactiv. În lunile ianuarie și februarie 1943, are grijă să exploreze deșertul sud-tunisian pentru a repera și a pregăti itinerarii permanente în vederea ocolirii și depășirii liniei „Mareth”. Iar la 19 martie, acest grup ghidează divizia neo-zeelandeză care servește de vîrf de lance al operației prin care Rommel este constrîns să abandoneze linia sa de apărare, apoi după cîteva zile, să evacueze Gabes și să se retragă spre nord. LRDG este chemat atunci în Egipt : își îndeplinise ultima misiune. Luptele se vor desfășura de acum înainte în „Tunisia fertilă” și războiul deșertului se încheiase. „Armata particulară” a lui Bagnold, Prendergast și Kennedy Shaw, aliata și complicea veșnică a SAS, va intra în umbră, cu îndatorirea îndeplinită.

Montgomery îi scrie lui Guy Prendergast :

„Dragul meu Prendergast,

Aș vrea să știi cît de mult apreciez excelenta muncă făcută de patrulele dv și de Special Air Service în recunoașterea teritoriului de la sud de Gabes... Transmiteți mulțumirile mele tuturor celor interesați, cît și urările cele mai bune Armatei VIII”.

La 13 mai 1943 este sfîrșitul oficial al campaniei din Tunisia. Forțele Axei au fost definitiv respinse din Africa de Nord. Regimentul I SAS, la comanda căruia a trecut în mod firesc, după prinderea lui Stirling, „Paddy” Mayne, se desființează, la ordinele statului-major. Soldații fran-

¹ Philip Warner, *op. cit.*

cezi din SAS sînt retrași pentru a se constitui în nuclee ale noilor regimente în formare. „Batalionul sacru“ grec pleacă și el, iar Special Boat Section redevine independent sub ordinele lui Jellicoe. Cît despre soldații SAS britanici „de origine“, aceștia vor constitui Special Raiding Squadron*, din 250 oameni, în continuare sub comanda lui „Paddy“ Mayne.

Dar, înainte de sfîrșitul anului, regimentul I SAS va revedea lumina zilei, cu Mayne drept colonel¹. La sfîrșitul războiului vor exista patru regimente SAS angajate în luptă — două britanice și două franceze — cît și un batalion belgian. Regimentul I va termina luptele sub ordinele lui Mayne. William Stirling va renunța la comanda Regimentului 2 în urma unor divergențe de opinii cu statul-major — în mod clar o caracteristică a familiei — și va fi în cele din urmă înlocuit de Brian Franks.

În 1945, după încheierea războiului în Extremul Orient, unitățile SAS sînt desființate în Marea Britanie. Vor renaște mai întîi sub forma unei unități teritoriale, apoi, în 1952, sub cea a unei unități active. Acum în Marea Britanie există un regiment SAS activ și două în rezervă. Regimentul activ al lui Special Air Service este în principiu pregătît să intervină în orice moment în orice punct al lumii — și efectiv a intervenit, după 1952, în Borneo, în Arabia de Sud și mai recent în Irlanda de Nord.

* Escadromul special pentru razii (engl.).

¹ Mayne va sfîrși războiul în fruntea regimentului, cu „Distinguished Service Order“ cu trei barete, fapt excepțional. Va muri într-un accident de automobil, după război.

ANEXE

ALCATUIREA LUI SPECIAL AIR SERVICE (SAS) SUB COMANDA LUI DAVID STIRLING

Iulie 1941

„Detașamentul L” : șase ofițeri și șaiszeci de subofițeri și soldați. Comandant : căpitanul David Stirling. Adjunct : locotenent Lewes.

Ianuarie 1942

Unsprezece ofițeri și o sută de subofițeri și soldați. Comandant : maiorul David Stirling. Adjunct : căpitanul Mayne. Efective sporite aproape imediat cu cincizeci de parașutiști francezi sub ordinele căpitanului Berge.

August 1942

Douăzeci de ofițeri și două sute cincizeci de subofițeri și soldați.

Comandament neschimbat.

Septembrie 1942

Regimentul 1 SAS. Efectiv teoretic : 50 ofițeri, 450 subofițeri și soldați. Efectiv real : 40 ofițeri și 350 subofițeri și soldați. Divizat în două *escadroane*, A și B.

Comandant : locotenent-colonel David Stirling. Adjunct : maior Mayne.

Unități alipite :

- Batalionul SAS francez : 14 ofițeri și 80 soldați
- „Batalionul sacru” grec : 14 ofițeri și 100 soldați.
- Special Boat Section : 15 ofițeri și 40 soldați.

PRINCIPALELE OPERAȚII ALE SPECIAL AIR SERVICE ÎN TIMPUL CAMPANIILOR DIN EGIPT, DIN LIBIA ȘI DIN TUNISIA

17 noiembrie 1941

Tentativă de raid aeropurtat pe cinci aerodromuri din sectorul Tmimi — Gazala. Eșec datorat condițiilor atmosferice, un vânt violent dispersînd echipele în timpul parașutării și împiedicînd regruparea la sol.

21 — 24 decembrie 1941

Raiduri aproape simultane pe aerodromurile de la Sirta, Tamit, El Agheila și Agedabia. Primele mari succese ale SAS : dacă Stirling eșuează la Sirta, Mayne distruge douăzeci și șapte de avioane la Tamit, Lewes un întreg parc auto lângă El-Agheila, iar Fraser treizeci și șapte de avioane la Agedabia.

24 — 25 decembrie 1941

Noi raiduri la Sirta, unde Stirling distruge vehicule ale inamicului, la Tamit, unde Mayne nimicește toate avioanele aduse pentru a le înlocui pe cele scoase din uz mai înainte. Fraser nu găsește nimic de distrus la Marble Arch, iar Lewes este ucis pe drumul spre Nofilia.

17 — 25 ianuarie 1942

Raid la Bouerat. Distrugerea unor foarte importante depozite de carburant, a unor vehicule și a stației de radio.

Martie 1942

Prima recunoaștere făcută de Stirling la Benghazi. Raid al lui Mayne pe aerodromul din Derna, unde distruge cincisprezece avioane și un stoc de torpile.

15 — 21 mai 1942

A doua recunoaștere la Benghazi.

6 — 13 iunie 1942

Tentativă a francezilor condusă de locotenentul Jordan pe două aerodromuri de la Derna și pe cel de la Martuba. Eșec în urma unei trădări. În acest timp, Stirling distruge cinci avi-

oane, hangarele și vreo patruzeci de motoare pe aerodromul de la Benida. Pe unul din aerodromurile de la Berka, Mayne aruncă în aer un rezervor pe carburant, iar aspirantul francez Zirnheld distruge unsprezece avioane pe celălalt aerodrom. La Barce, francezul Jacquier aruncă în aer rezervele de carburant.

Iunie 1942

Raid dus de Berge și Jellicoe în Creta. Comandoul, debarcat de un submarin, distruge douăzeci și unu de avioane pe aerodromul de la Heraclion, dar, trădat, este capturat de inamic; nu scapă decât două persoane.

7 — 8 iulie 1942

Raid al lui Stirling și Mayne pe aerodromul de la Baggush; treizeci și patru de avioane sînt distruse cu bombe incendiare, apoi cu mitralierele. Raid al lui Jordan și Fraser pe aerodromul de la Fouka; patrusprezece avioane nimicite. Treizeci și trei de camioane sînt de asemenea distruse în acea noapte.

27 iulie 1942

Raid în jeep-uri pe aerodromul de la Fouka; cinceisprezece avioane distruse cu mitraliera și douăsprezece avariate.

13 septembrie 1942

Operațiunea „Snowdrop” la Benghazi, impusă de statul major cu toată împotrivirea lui Stirling. Eșec.

Octombrie 1942

Operații ale escadronului A al SAS, aflat sub ordinele lui Mayne, în sectorul cuprins între El-Alamein și Bouerat.

Noiembrie 1942 — ianuarie 1943

Operațiuni ale escadronului B în sectorul de dincolo de Bouerat.

Ianuarie—mai 1943

Operații în Tunisia.

TABLŌU CRONOLŌGIC AL CAMPANIILOR DIN EGIPT, DIN LIBIA ȘI DIN TUNISIA ÎN TIMPUL CELUI DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

2 august 1939

Generalul sir Archibald Wavell preia funcția de comandant șef al forțelor terestre britanice din Egipt, Sudan, Palestina, Transiordania și Cipru.

3 septembrie 1939

Declarație de război. Comandamentul lui Wavell își extinde competența asupra Somaliei britanice, Aden, Irak și teritoriile Golfului Persic.

6 septembrie 1939

Egiptul, teoretic independent, dar legat de Marea Britanie printr-un tratat ce garantează forțelor britanice libera folosire a bazelor situate pe solul său, rupe relațiile cu Germania.

10 mai 1940

Începutul ofensivei germane care va duce la căderea Franței, Belgiei și Olandei. În Marea Britanie, Winston Churchill devine prim-ministru, înlocuindu-l pe Neville Chamberlain, și formează un guvern de coaliție, „cabinetul de război“.

7 iunie 1940

Generalul Richard O'Connor este numit, la Cairo, comandant al „Armatei deșertului occidental“, cu misiunea de a proteja Egiptul.

10 iunie 1940

Italia, care ocupă Libia, vecină cu Egiptul, declară război Franței și Marii Britanii.

Iunie — iulie 1940

Ciocriri între forțele britanice și italiene în lungul frontierei egipteano-libiană.

3 august 1940

Italia invadează Somalia britanică.

13 septembrie 1940

Se declanșează ofensiva armatei italiene comandată de marșalul Graziani, care pătrunde în Egipt.

18 septembrie 1940

Italianii ocupă Sidi-Barrani, dar înaintarea lor este oprită

9 decembrie 1940

Operația „Compass”. Se declanșează, sub comanda generalului Wavell, o contraofensivă britanică, în urma căreia sînt recucerite Sidi-Barrani la 11 decembrie și Solloum la 17 decembrie; italienii sînt alungați din Egipt

22 ianuarie 1941

Cucerirea Tobrukului, port-cheie al Libiei, de către britanici.

30 ianuarie 1941

Britanicii cuceresc Derna

6 februarie 1941

Britanicii cuceresc Benghazi.

10 februarie 1941

În fața dezastrului italian, Mussolini acceptă oferta lui Hitler de a trimite o divizie blindată germană în Libia

12 februarie 1941

Generalul Erwin Rommel, virtuos al „blitz-krieg”-ului, promovat la comanda lui Afrika Korps, sosește la Tripoli

14 februarie 1941

Debarcarea în Libia a primelor elemente din Afrika Korps

1 martie 1941

Detășamentul Forțelor franceze libere, comandat de Leclerc, cucereste Koufra, în sudul Libiei.

24 martie 1941

Prima ofensivă fulger a lui Afrika Korps, care cucerește El-Agheila.

31 martie 1941

Trupele lui Rommel străpung pozițiile britanice de la Mersa-Brega.

4 aprilie 1941

Germanii cuceresc Benghazi.

7 aprilie 1941

Generalul O'Connor este făcut prizonier.

8 aprilie 1941

Afrika Korps cucerește Derna.

15 aprilie 1941

Germanii pătrund în teritoriul egiptean prin defileul Halfaya. În spatele lor, garnizoana de la Tobruk, asediată, continuă să reziste.

28 aprilie 1941

Trupele lui Rommel cuceresc Solloum, în Egipt.

15 mai 1941

Wavell lansează operația „Brevity“, recunoaște Solloum și îl respinge pe germani până la frontieră.

27 mai 1941

Rommel ocupă din nou defileul Halfaya.

14 iunie 1941

Wavell lansează operația „Battleaxe“, vizînd să degajeze Tobruk-ul, în continuare asediat, dar ofensiva este curînd oprită.

21 iunie 1941

Înlocuirea lui Wavell cu Auchinleck în calitate de comandant șef al forțelor britanice din Orientul Mijlociu.

18 noiembrie 1941

Ofensiva britanică „Crusader“, tot în direcția Tobruk

25 noiembrie 1941

Coloana britanică a generalului Reid cucerește oaza de la Jalo.

7 Decembrie 1941

Trupele lui Rommel sînt respinse pe linia Gazala. Atacul de la Pearl-Harbor.

11 decembrie 1941

Germania și Italia, legate de Japonia, declară război Statelor Unite.

16 — 17 decembrie 1941

Trupele lui Rommel se repliază la Agedabia și El-Agheila.

21 ianuarie 1942

Rommel reia ofensiva.

29 ianuarie 1942

Afrika Korps recucerește Benghazi și îl respinge pe britanici la Gazala.

26 mai 1942

Nouă ofensivă a lui Rommel, un moment blocată la Ga

21 iunie 1942

Reluarea ofensivei lui Afrika Korps care cucerește Tobruk și pătrunde în Egipt

29 iunie 1942

Trupele lui Rommel cucerește Mersa-Matruh. Britanicii continuă să se retragă.

1 iulie 1942

Germanii ajung la El-Alamein, unde frontul se stabilizează

August 1942

Auchinleck este înlocuit cu Alexander la comanda forțelor britanice din Orientul Mijlociu, iar Ritchie de către Montgomery, în fruntea Armatei VIII britanică.

31 august 1942

Trupele lui Rommel trec din nou la atac la El-Alamein, dar nu reușesc să-i copleșească pe britanici.

23 octombrie 1942

Ofensiva Armatei VIII britanice sub ordinele lui Montgomery și începutul bătăliei de la El-Alamein.

29 octombrie 1942

Montgomery, victorios, decide să lanseze ofensiva „Supercharge“.

4 noiembrie 1942

Începutul retragerii lui Afrika Korps.

8 noiembrie 1942

Debarcarea americană în Africa de Nord franceză.

16 noiembrie 1942

Rommel pierde Tobruk-ul, după Mersa-Matruh și Sidi-Barani, mai apoi pierde Derna și Benghazi.

25 decembrie 1942

Armata britanică, care și-a reluat înaintarea, obligă Afrika Korps să se retragă și cucerește Sirta.

15 ianuarie 1943

• Noua înaintare britanică în direcția Tripoli, apoi din sudul tunisian.

19 martie 1943

Depășirea liniei Mareth, în Tunisia, de elementele înaintate britanice.

13 mai 1943

Sfârșitul campaniei din Tunisia.

CĂRȚI ÎN CURS DE APARIȚIE

Mareșal ALEXANDRU AVERESCU

NOTIȚE ZILNICE DIN RĂZBOIU, vol. 1, 2

Reeditare — pentru prima dată în perioada postbelică — a celebrei cărți aparținând unuia din cei mai mari comandanți militari români. O radiografie severă, incisivă a evenimentelor politice și militare ce au marcat participarea României la primul război mondial.

TAKE IONESCU

AMINTIRI

Apărute la Paris, în anul 1919, amintirile subtilului diplomat care a fost Take Ionescu dezvăluie multe dintre „secretele” politicii europene de la începutul secolului XX, unele cu referiri directe la situația poporului român, angajat în lupta decisivă pentru reîntregire statală și modernizarea instituțiilor de bază ale societății.

AL. GHEORGHE PETRESCU

WATERLOO — 1815

Autorul oferă publicului larg o autentică și pasionantă reconstituire a „marii bătălii” din finalul războaielor napoleoniene, ce a pecetluit soarta primului imperiu și a fondatorului său, generalul Bonaparte — personalitate controversată a istoriei și, totodată, personaj ce nu încetează să rămână în centrul atenției analizelor de istorie militară, politică și diplomatică, chiar și acum la finele secolului XX.

BIBLIOGRAFIE

- Virginia COWLES. *Who dares wins*, Ballantine, New York, 1959 (reeditatâ sub titlul *The Phantom Major*, la același editor, în 1966)
- M. CRICHTON-STUART, *G Patrol*, William Kimber, Londra
- Len DEIGHTON, *Private armies*, în *The Illustrated Sunday Times*, 1967
- Roy FARRAN, *Winged Dagger*, Collins, Londra
- D.I. HARRISON, *These men are dangerous*, Cassell, Londra
- W.B. KENNEDY SHAW, *Long Range Desert Group*, Collins; Londra
- D.L. LLOYD-OWEN, *The Desert, my dwelling place*. Collins, Londra
- Fitzroy McLEAN. *Eastern approaches*, Jonathan Cape, Londra, 1949
- Lt-Col. Vladimir PENIAKOFF, *Popski's private army*, Jonathan Cape, Londra, 1950
- Artur SWINSON, *The Raiders*, Ballantine, New York, 1968, Pan-Ballantine, Londra
- R.W. THOMPSON, *The Montgomery Legend*, Allen and Unwin, Londra
- Philip WARNER. *The Special Air Service*, William Kimber, 1971

Redactor : Mr. COCIU MIRCEA
Tehnoredactor : SĂRACU MARIA

Bun de tipar 27.02.1991. Apărut 1991
Coli tipar 10 + 1 colia 16 pag.



Tiparul executat sub comanda nr. 222 la
Combinatul Poligrafic București,
Piața Presel Libere nr. 1,
ROMANIA

